

Pilote

recueil
N°7



416 pages
géantes

BRUNO PENNACI 61.

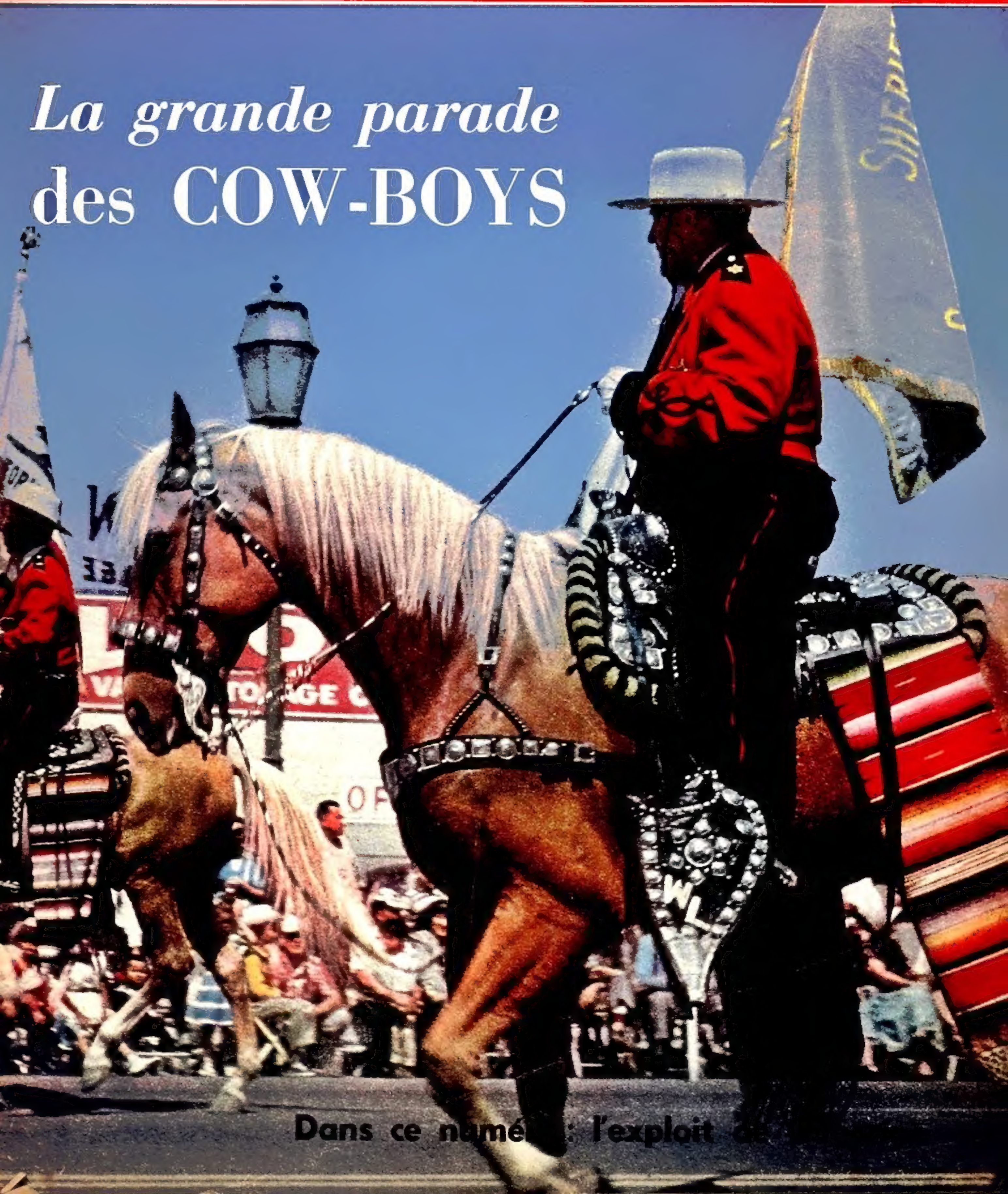
Pilote

HEBDOMADAIRE
France 0,80 FF
Belgique 1,00 FF
Suisse 0,95 Fr S

N°79
27 AVRIL 1961
Troisième année



La grande parade des COW-BOYS



Dans ce numéro : l'exploit de...



DANS NOTRE COURRIER

UN LECTEUR ETOURDI !

De C. THUANAUS (?) à Quenast (Belgique) :

« C'est un lecteur de « Pilote », un détenteur du Carnet de Bord, un Belge qui écrit. Je m'intéresse beaucoup à S.O.S. Animaux. J'ai chez moi un perroquet et un berger allemand. Je vous écris pour m'inscrire au Club et je profite de cette missive pour adresser mes félicitations à « Pilote » qui devrait remplacer une page de réclame par une histoire en images avec des enfants et des animaux. Je voudrais aussi entrer en relation avec un petit Parisien pour discuter avec lui des problèmes de « Pilote », pour parler histoire et littérature. (J'ai 13 ans et je fréquente le cours de 5^e latine).

Nous pensons que vous trouverez de nombreux correspondants parmi nos Pilotes... mais encore faudrait-il que vous nous donniez votre nom (que nous avons simplement deviné d'après votre signature) et votre adresse complète !

HURRAH ! MICHEL TANGUY

De Alain BATTLE, 1, avenue du Nouveau Bezons, à Bezons (S.-et-O.) :

Je suis content de la réapparition de Michel Tanguy et Laverdure, dans « PILOTE ». Mais je vous fais, en sorte, un petit reproche : vous ne parlez pas assez d'aviation. Vous devriez réserver une page où vous parleriez de prototypes d'avions, en donnant des explications... »

Nous soumettrons votre « réclamation » à notre Conseil de rédaction, comme nous lui donnons scrupuleusement toutes les suggestions qui nous parviennent chaque jour de milliers de jeunes Pilotes.



LES ESQUIMAUX

De Gérard SABY, 64, rue Roger-Salengro, Saint-Etienne (Loire) :

« Je suis un lecteur assidu de « Pilote » (je le lis depuis le n° 1). Chaque semaine, il me procure beaucoup de plaisir. Aussi j'ai été très intéressé par votre article ayant trait à la vie des Lapons (n° 68). Malheureusement, il manquait de la couleur aux photos qui illustraient cet article. C'est pourquoi

je vous envoie un petit dessin. Je précise que les Lapons « marquent » leurs rennes à l'oreille.

Quant à l'article intitulé : « Les Esquimaux chassent... la baleine à l'affût » (n° 75), je me permettrai de préciser que les Esquimaux portent leurs couteaux en permanence sur eux. Ces instruments de chasse sont logés dans les bottes du chasseur (les bottes sont appelées Kammikkes). Permettez-moi à mon tour de vous poser une question : Les Esquimaux ne seraient-ils pas d'origine asiatique, car certains de leurs traits se rapportent à ceux des Asiatiques (yeux enfoncés, pommettes en saillie).

Oui, Gérard, dommage que notre article sur les Lapons n'ait pas été publié en couleurs... dommage également que notre courrier ne soit imprimé qu'en noir, car nous aurions eu plaisir à publier votre dessin en couleurs.

Quant aux Esquimaux (ou Eskimos), vous avez tout à fait raison de les rapprocher des Asiatiques. Ce peuple, groupé par tribus, vit dans les régions polaires et, par leur type, s'apparente aux Mongols (venus tout droit d'Asie). La forme de leur crâne est sensiblement différente de celui des Mongols, mais par contre, le faciès est tout à fait semblable : yeux bridés, pommettes hautes et saillantes. Enfin, les Esquimaux sont petits et assez trapus, tout comme les Mongols.

De notre envoyé spécial à Moscou : L'exploit de Youri Gagarine vous

QUAND l'extraordinaire nouvelle a été officiellement annoncée, des millions d'hommes, dans le monde, ont levé les yeux vers le ciel d'où l'un d'entre eux venait de redescendre, après avoir tourné autour de la Terre durant une heure et quarante-huit minutes. Un jeune homme, donc, Youri Gagarine, vient de vivre la grande aventure de l'espace. Engoncé dans son scaphandre spatial, seulement relié à la Terre par un fragile faisceau d'ondes radio et de télévision, Youri, à 27 ans, a connu le vertige de ce premier voyage extra-terrestre.

Avant de se lancer dans cette aventure cosmique, Gagarine s'était durement entraîné durant près de deux ans. Mais, si habitué, si blasé qu'il fût par ses séjours répétés dans les habitacles d'entraînement au sol, construits de manière à reproduire avec exactitude les conditions d'un voyage dans l'espace, sans doute eut-il du mal à contrôler son émotion lorsque, en ce matin du 12 avril 1961, il sut qu'enfin, c'était le vrai départ.

UN RUGISSEMENT ASSOURDISSANT

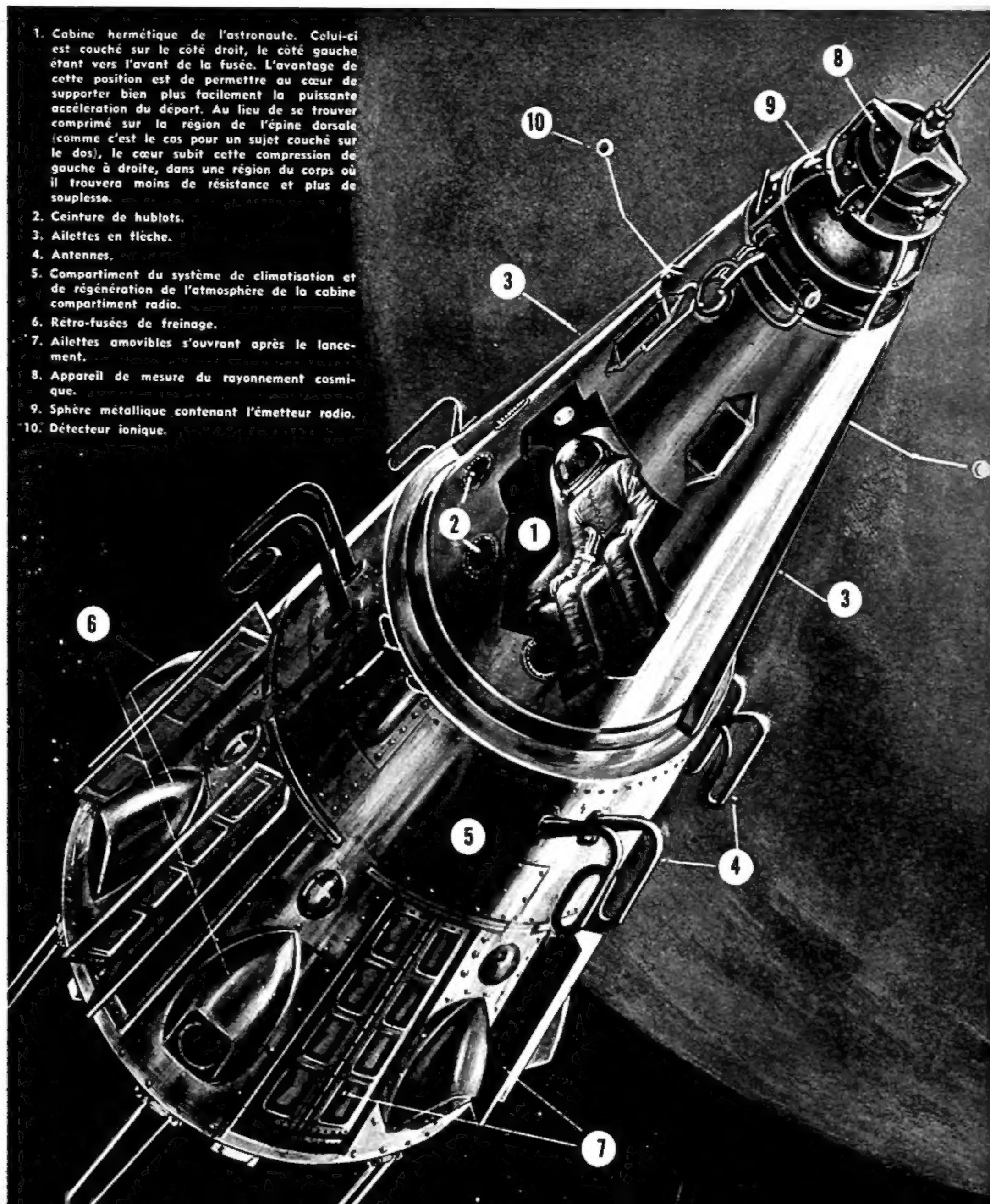
Ce matin-là, Youri s'est installé dans l'étroit habitacle fixé au sommet d'une im-

mense fusée à étages de soixante mètres de haut. Il s'est à demi couché sur son siège-divan, de façon à se trouver dans une position perpendiculaire à l'axe de la marche de la fusée. L'expérience a prouvé que c'est la meilleure position pour qu'il puisse supporter sans danger les fortes accélérations qui vont se produire au départ comme au retour de la fusée. Puis il s'est attaché solidement et il a coiffé son casque-radio. Soudain, une voix partie du sol lui est parvenue : « Attention ! C'est le départ ! » Il a entendu compter : « ...siem (sept), chest (six), piat (cinq), tchetiré (quatre), tri (trois), dva (deux) !!! ». La suite du célèbre « compte à rebours » s'est perdue dans le rugissement assourdissant des réacteurs. Gagarine a été plaqué sur son siège comme par un monstrueux coup de poing. Il était parti. Ecrasé par la terrible accélération continue, il était, à partir de ce moment-là, entièrement livré aux calculs des cerveaux électroniques qui, de la Terre, l'ont dirigé avec exactitude vers son orbite autour de la planète. Au maximum de la puissance de ses réacteurs, l'accélération de la fusée cosmique a 6 à 7 « G ». C'est-à-dire que Youri, qui pèse normalement 69 kilos, a régulièrement augmenté de poids jusqu'à près d'une demi-tonne. Sa combinaison « anti G » lui comprimait les jambes, le

ventre et la poitrine, afin d'éviter l'écrasement total de ses viscères et l'éclatement de ses vaisseaux sanguins. Néanmoins, une poigne géante lui écrasait le thorax. Pendant près d'une heure, il a subi ce supplice. La fusée, pendant ce temps, montait toujours, chacun de ses éléments se détachait après avoir épuisé sa réserve de carburant, et retombait vers le sol. Soudain, Youri s'est senti libéré d'un seul coup de l'écrasement. Le vaisseau cosmique venait d'atteindre l'altitude prévue pour sa satellisation.

L'IMPRESSION D'ÊTRE IMMATERIEL

A cette distance de la Terre, qui variait entre 175 kilomètres (périgée) et 302 kilomètres (apogée), la force de l'attraction terrestre était exactement compensée, dans le vaisseau cosmique, par la force centrifuge. Elles s'annulaient donc, et Youri, comme tous les instruments qui se trouvaient à bord, n'avait plus de poids. Il était devenu « impondérable ». Durant plus d'une heure, il a vécu dans l'état de non-pesanteur. Détaché de son siège-divan, il flottait dans l'habitacle. Le souffle même de ses narines, agissant par réaction dans l'atmosphère artificielle de la cabine, suffisait à le déplacer ! Il n'y avait plus ni haut, ni bas.



1. Cabine hermétique de l'astronaute. Celui-ci est couché sur le côté droit, le côté gauche étant vers l'avant de la fusée. L'avantage de cette position est de permettre au cœur de supporter bien plus facilement la puissante accélération du départ. Au lieu de se trouver comprimé sur la région de l'épine dorsale (comme c'est le cas pour un sujet couché sur le dos), le cœur subit cette compression de gauche à droite, dans une région du corps où il trouvera moins de résistance et plus de souplesse.
2. Ceinture de hublots.
3. Ailettes en flèche.
4. Antennes.
5. Compartiment du système de climatisation et de régénération de l'atmosphère de la cabine.
6. Rétro-fusées de freinage.
7. Ailettes amovibles s'ouvrant après le lancement.
8. Appareil de mesure du rayonnement cosmique.
9. Sphère métallique contenant l'émetteur radio.
10. Détecteur ionique.

LUCIEN BARNIER

ouvre la piste aux étoiles

Puis une voix venue de la Terre lui a dit : « Attention ! Nous allons déclencher les rétro-fusées ! » Gagarine s'est à nouveau ligoté dans son fauteuil spécial. Le retour vers la Terre s'est alors amorcé. Dirigées vers l'avant, les rétro-fusées ont retourné son vaisseau, l'ont ralenti. Il a « décroché » de son orbite. Redevenu fusée, le satellite a foncé vers la planète, tandis que l'astronaute souffrait une seconde fois du terrifiant tassement des 7 « G ». C'est la décélération, cette fois, qui l'a torturé jusqu'au moment où, par paliers, pour éviter que le frottement de l'air, en l'échauffant terriblement, ne fasse fondre l'engin, celui-ci est rentré dans les basses couches de l'atmosphère. A l'extérieur, la température était de 7 000°. Mais dans son habitacle climatisé, elle n'atteignait que 30° environ. La suite s'est déroulée comme à l'atterrissage d'un avion hypersonique. Il était 10 h 55, mercredi matin, quand, un peu hébété par son « tour » d'espace, Youri Gagarine est sorti de sa cabine posée sur le sol de la base de lancement, quelque part dans la région de la mer Caspienne. Il a aussitôt été remis entre les mains des médecins qui lui ont fait subir un long et minutieux examen, avant de l'autoriser à participer aux fêtes qui ont célébré son exploit.

LA « PISTE AUX ÉTOILES » EST OUVERTE

J'étais à Moscou, vendredi, lorsque ces fêtes ont commencé. La capitale soviétique a vécu vingt-quatre heures de liesse. Contrastant avec le délire de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants qui l'acclamaient, le calme et le sourire de Gagarine était impressionnant. Pas plus au milieu de cette kermesse héroïque que dans l'isolement de son habitacle tournant autour de la Terre, le premier homme cosmique n'a perdu son sang-froid. Cette prodigieuse kermesse qui illustre l'opiniâtreté et le génie humain, ouvre en fanfare l'ère spatiale.

Car, maintenant, la « roue » de l'aventure dans le ciel est ouverte. Elle va tourner de plus en plus vite. Il faut nous attendre au cours de mois et même au cours des semaines à venir, à apprendre que des disciples de Gagarine ont redoublé son exploit, ont réalisé même des prouesses de plus en plus sensationnelles. Les savants préparent déjà des projets encore plus audacieux. D'ici un an, sans doute, un véhicule automatique se posera doucement sur la Lune, sans exploser comme le fit « Lunik 2 » le 12 septembre 1959. Il sera suivi, en 1965 peut-être, d'un astronef emportant un équipage humain... Ensuite, peu à peu, des pionniers traceront les cartes célestes des futurs voyages interplanétaires.

On ne peut plus en douter, aujourd'hui. Le scepticisme n'est plus de mise. Il y aura, dans un très proche avenir, bien d'autres Gagarine qui s'élanceront à leur tour sur la piste aux étoiles. Des savants travaillent déjà à la mise au point de fusées qui utiliseront comme carburant des particules de lumière (les photons), car les combustibles chimiques que nous connaissons actuellement ne suffiront plus à actionner les véhicules spatiaux, lorsque nous en arriverons au stade de l'exploration des étoiles qui se trouvent à des milliers d'années-lumière de notre galaxie. Il faudra, pour les remplacer, arriver à domestiquer la lumière elle-même, afin de la soumettre aux caprices de l'homme. Alors, les vaisseaux cosmiques fonceront à quelque 260 000 kilomètres à la seconde ! Quand atteindrons-nous ce stade ? Peut-être dans cent ans. Mais nous pouvons être certains, que des hommes parviendront à franchir un jour, non plus les limites de notre ciel visible, mais celles du système solaire lui-même... Vous-mêmes connaissez ces aventures merveilleuses, la découverte des espaces cosmiques. Quand vos parents avaient votre âge, il fallait sept jours pour aller à New York, aujourd'hui, il faut sept heures, alors !...



« Cet homme qui a vaincu l'espace, échappé aux lois de la pesanteur, ce Christophe Colomb des temps modernes, est un homme comme les autres, comme en témoigne cette photo (ci-dessous) où vous pouvez voir Youri Gagarine se reposant, en compagnie de sa famille, sur une plage russe. »



PALACE ROULANT, POUR CAMPEUR MILLIARDAIRE

Le camping a pris, au cours de ces dernières années, un essor considérable. En 1950, un million seulement de fanatiques passait ses vacances sous la tente ; au cours de la saison prochaine, les camps de toile du littoral ou de la montagne devront accueillir près de 5 millions d'adeptes. Pour ceux que l'amour du confort retient de se livrer aux joies pures de la vie nomade, il existe une formule intermédiaire entre le camping proprement dit et la location chez l'habitant : le caravanning. Nous vous présentons ici le clou du salon du plein air : la caravane à chambre de bonne.

Le Salon du Camping et du Plein Air de Paris, nous a permis d'admirer parmi quantité d'autres caravanes, toutes plus ingénieuses les unes que les autres, une caravane à deux étages, la « Duoramic ».

Cette caravane peut être tractée par une voiture de tourisme d'une dizaine de chevaux fiscaux, permettant de rouler en palier à environ 60/70 km/h.

Elle se compose de 4 pièces indépendantes dont 3 au rez-de-chaussée. La porte donne accès directement dans une chambre avec banquette longitudinale. Celle-ci, en se dépliant en travers, forme un lit double. En face se trouvent une penderie et une armoire à linge.

Sur l'avant, à droite de l'entrée, se trouve la cuisine, avec équipement complet : réchaud à deux feux et four, évier, service d'eau par pompe, placard, etc. Sur l'autre angle avant, la toilette W.-C. Tout contre la penderie prend naissance un escalier menant à la chambre supérieure.

Elle comporte un lit à deux places, des étagères et est éclairée et aérée par quatre vastes baies.

Au-dessous, se trouve la salle à manger avec deux banquettes en long qu'on peut transformer en couchettes.

L'ensemble de cette caravane est porté par un châssis en fers profilés et une armature en tubes d'acier soudés. Le train de roulement se compose de 4 roues indépendantes, avec système de freinage à triple circuit.

Sous le châssis, aux angles, sont montés quatre vérins de stabilisation repliables. Le triangle d'attelage comporte un frein à main de parcage et une roue jockey de manœuvre, escamotable.

Les parois sont doubles avec calorifugeage intermédiaire en laine de verre. Celle extérieure est en acier soudé électriquement, et l'intérieure est en « Isogil » de 3 mm.

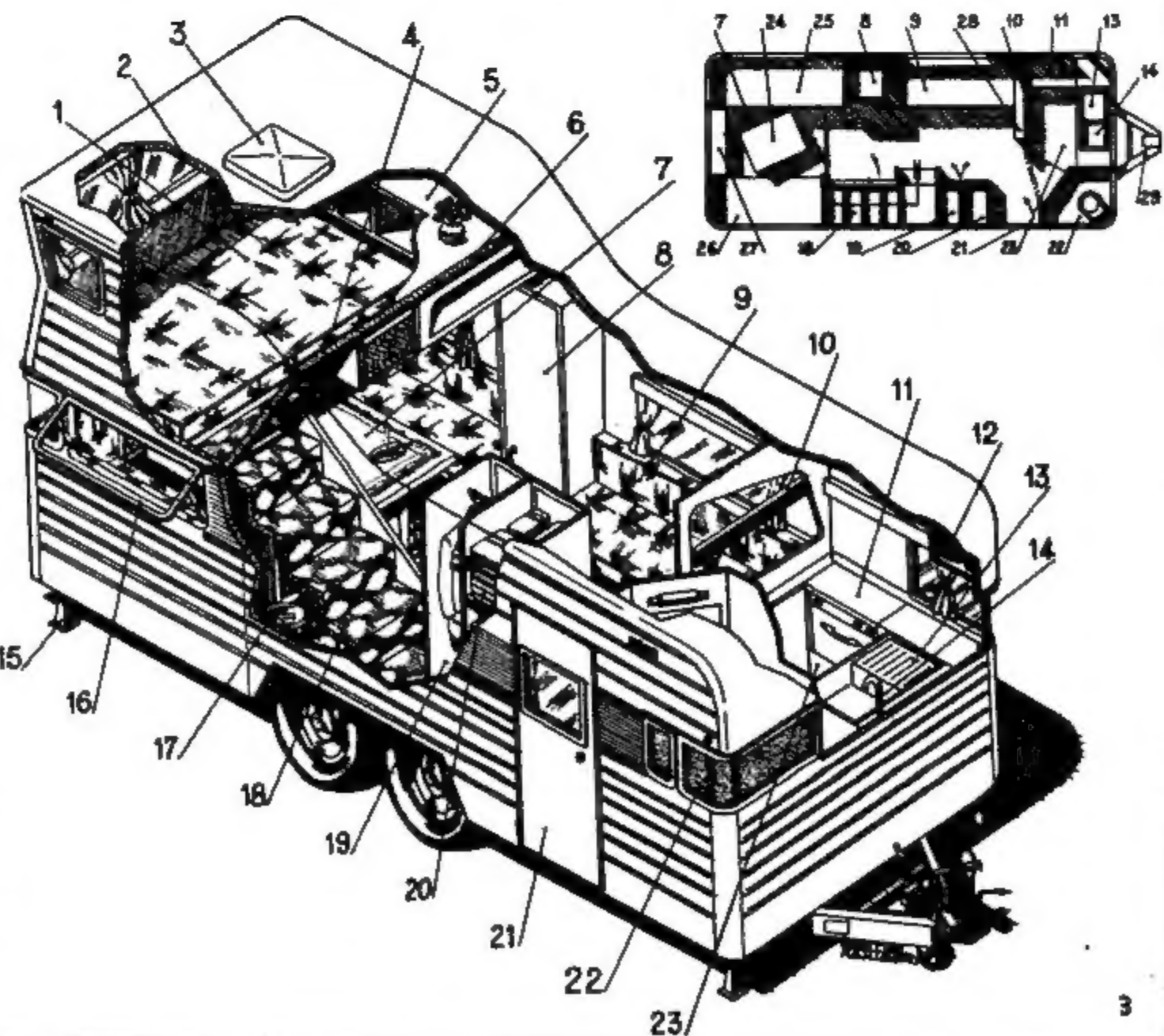
Ses dimensions sont : Longueur 5,50 m ; largeur 2,20 m et hauteur 3,20 m. Quant à son prix, il tourne entre 20 000 et 25 000 NF.

1. Chambre supérieure 2 personnes ; 2. Paroi double isolante ; 3. Lanterneau d'aération ; 4. Porte coulissante d'accès à la chambre ; 5. Cosy-étagère ; 6. Paroi transversale inclinée de la chambre supérieure ; 7. Salle à manger ; 8. Penderie ; 9. Banquette à tirette formant lit double ; 10. Séparation avec baie équipée d'un store vénitien ; 11. Réchaud ; 12. Placard de pavillon ; 13. Paillasse d'évier ; 14. Evier ; 15. Vérins de stabilisation repliable ; 16. Baie ouvrante ; 17. Placard de rangement sous escalier ; 18. Escalier recouvert de Tapiflex ; 19. Penderie ; 20. Armoire à linge ; 21. Porte d'entrée ; 22. Baies givrées de la toilette-W.-C. ; 23. Cuisine ; 24. Table pliante de la salle à manger ; 25. Banquette sur soubassement coffre formant lit pour une personne ; 26. Banquette sur soubassement coffre formant lit ; 27. Cosy-bibliothèque ; 29. Triangle de remorque.

Christian H.G.H. TAVARD.



« Ci-contre, à gauche : vue d'ensemble de la nouvelle caravane « grand luxe ». On aperçoit les larges baies vitrées du living-room et au-dessus les fenêtres de la chambre. A droite : l'escalier d'accès de la chambre supérieure. Au milieu de la salle à manger, la table pliante. »



Nicolas

LE GRAND MATCH : première mi-temps

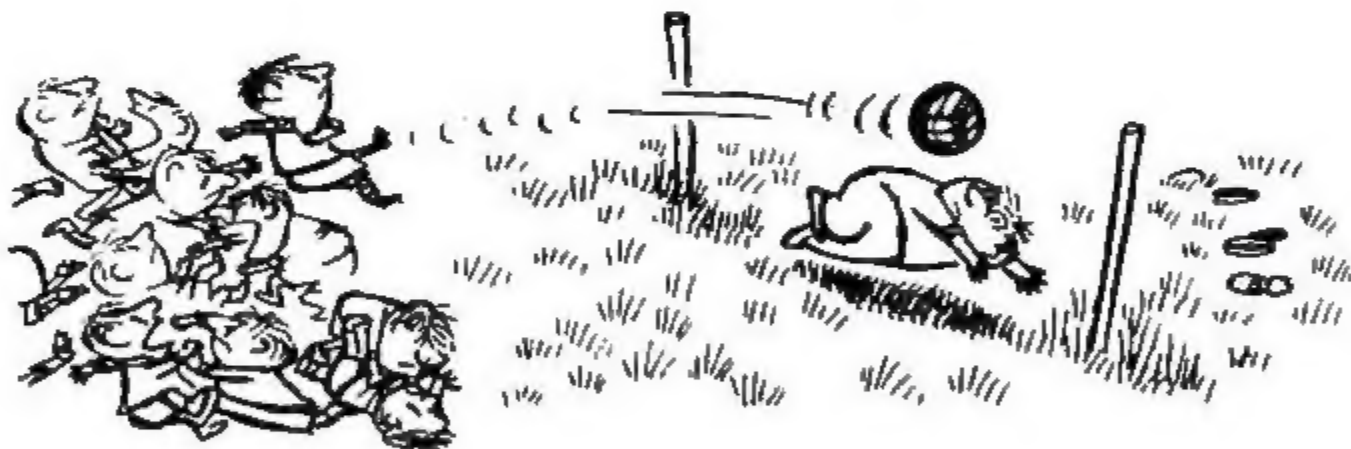
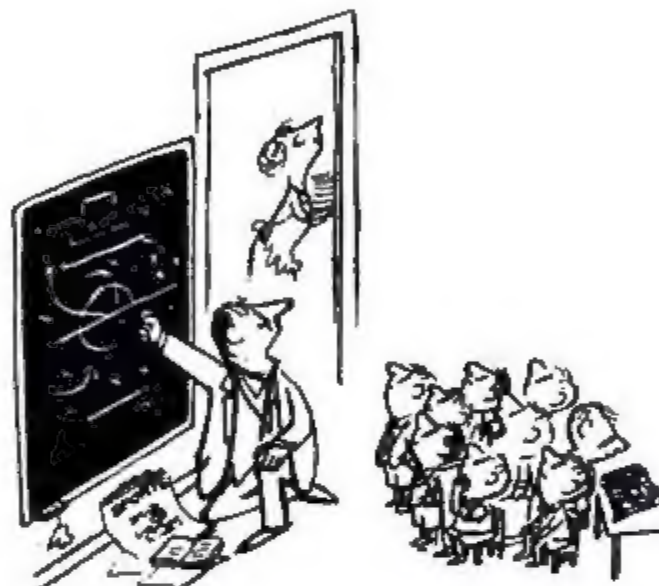
par Sempé

Avec les copains, nous avons formé une équipe de football, et c'est papa qui nous entraîne. La semaine dernière, nous avons lancé un défi à ceux de l'autre école, qui sont tous bêtes et qu'est-ce qu'on va leur mettre, mais ça leur apprendra, c'est vrai, quoi, à la fin ! Là, on va vous raconter la première mi-temps du match qu'on a joué dans le terrain vague, qui est très chouette...



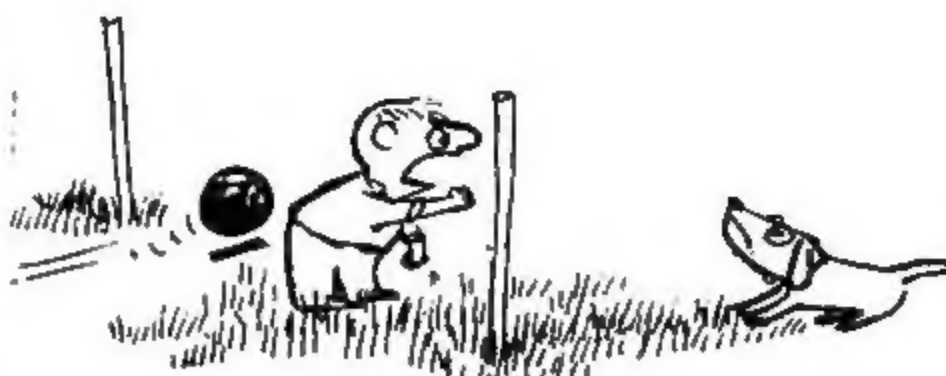
1 Hier après-midi, sur le terrain du terrain vague s'est déroulé un match de football association entre une équipe d'une autre école et une équipe entraînée par le père de Nicolas. Voici quelle était la composition de cette dernière. Goal : Alceste ; arrières : Eudes et Clotaire ; demis : Joachim, Rufus, Agnan ; inter droit : Nicolas ; avant centre : Geoffroy ; ailier gauche : Maixent. L'arbitre était le père de Nicolas.

2 Ainsi que vous l'avez lu, il n'y avait pas d'ailier droit, ni d'inter gauche. Le manque d'effectifs avait obligé le père de Nicolas à adopter une tactique (mise au point à l'ultime séance d'entraînement), qui consistait à jouer par contre-attaque. Nicolas, dont le tempérament offensif est comparable à celui d'un Fontaine, et Maixent, dont la finesse et le sens tactique rappellent Piantoni, devaient servir Geoffroy, dont les qualités ne rappellent personne, mais qui a l'avantage de posséder un équipement complet, ce qui est appréciable pour un avant centre.



3 Le match débuta à 15 h 40 environ. A la première minute, à la suite d'un cafouillage devant le but, l'ailier gauche décocha un tir d'une telle puissance qu'Alceste fut dans l'obligation d'effectuer un plongeon désespéré pour éviter le ballon qui arrivait droit sur lui. Mais le but fut refusé, l'arbitre se rappelant que les capitaines ne s'étaient pas serré la main.

4 A la cinquième minute, alors que le jeu se déroulait au milieu du terrain, un chien dévora le casse-croûte d'Alceste, qui était pourtant enveloppé de trois feuilles de papier par trois ficelles (pas Alceste, le goûter). Ce qui porta un rude coup au moral du gardien de but (et chacun sait combien le moral est important pour un goal), qui encaissa un premier but à la septième minute... et un deuxième à la huitième...

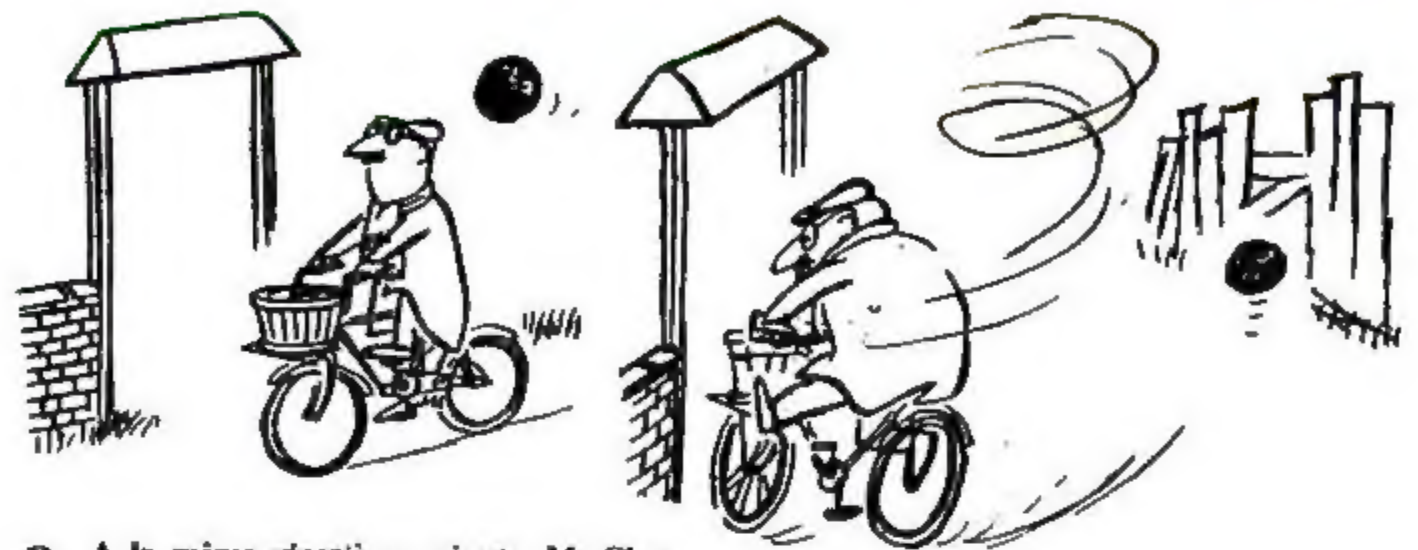


5 A la neuvième minute, Eudes, le capitaine, conseilla à Alceste de jouer ailier gauche. Maixent le remplaçant dans les buts. (Ce qui, à notre avis, est une erreur, Alceste est plutôt un demi offensif qu'un attaquant de tempérament.)

6 A la quatorzième minute, une averse telle, tomba sur le terrain que la plupart des joueurs coururent se mettre à l'abri. Nicolas restant sur le terrain contre un joueur adverse. Rien ne fut marqué durant cette période.

7 A la vingtième minute, Geoffroy, en position de demi droit ou d'inter gau-

che (peu importe), dégagna son camp d'un shot terrible.



8 A la même vingtième minute, M. Champo allait rendre visite à sa mère-grand, qui était grippée.



9 Le choc le déséquilibra et il pénétra chez les Chadeaut, brouillés avec lui depuis vingt ans.

10 Il réapparut sur le terrain grâce à un chemin connu de lui seul probablement et s'empara du ballon juste comme la remise en jeu allait avoir lieu.

11 Après cinq minutes de perplexité (ce qui nous amène à la vingt-cinquième minute), le match reprit, une boîte de conserve remplaçant le ballon. Aux vingt-sixième, vingt-septième, vingt-huitième minutes, Alceste, grâce à ses dribbles, marqua trois buts (il est pratiquement impossible de prendre une boîte de conserve de petits pois extra-fins — même vide — à Alceste). L'équipe de Nicolas menait par 3 à 2.



12 A la trentième minute, M. Champo rapporta le ballon. (Sa mère-grand allait mieux et il était d'excellente humeur.) Comme la boîte de conserve était inutile, on la jeta.



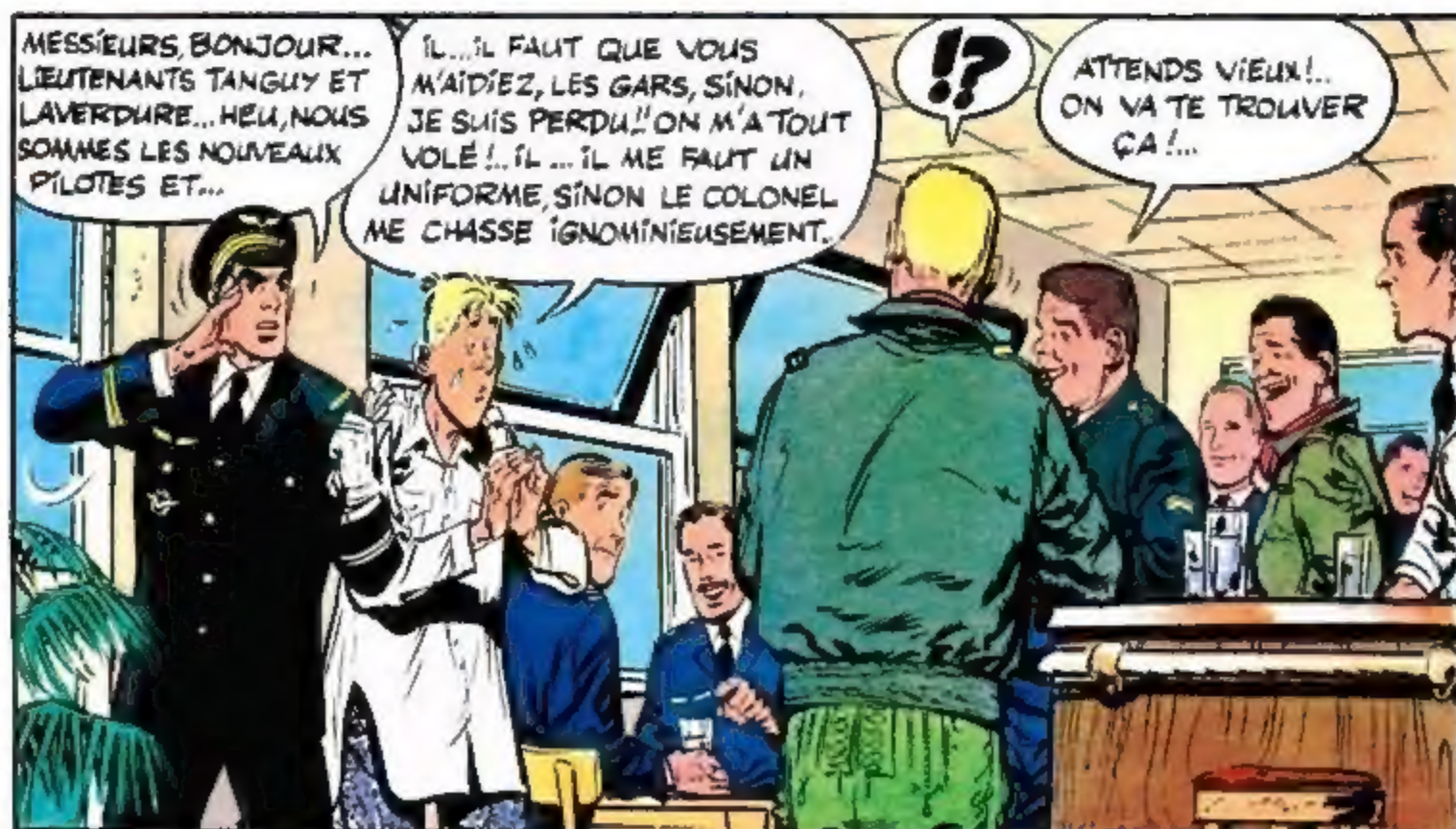
13 A la trente et unième minute, Nicolas déborda la défense adverse, centra sur Rufus, en position d'inter gauche (mais comme il n'y avait pas d'inter gauche, il était en position d'avant centre) Rufus passa à Clotaire qui, par un shot du gauche, prit tout le monde à contre-pied et l'arbitre au creux de l'estomac. Celui-ci, d'une voix sourde, expliqua aux deux capitaines que, le temps se couvrant, qu'une averse menaçait et que le fond de l'air étant un peu frais, il vaudrait mieux jouer la deuxième mi-temps la semaine prochaine.

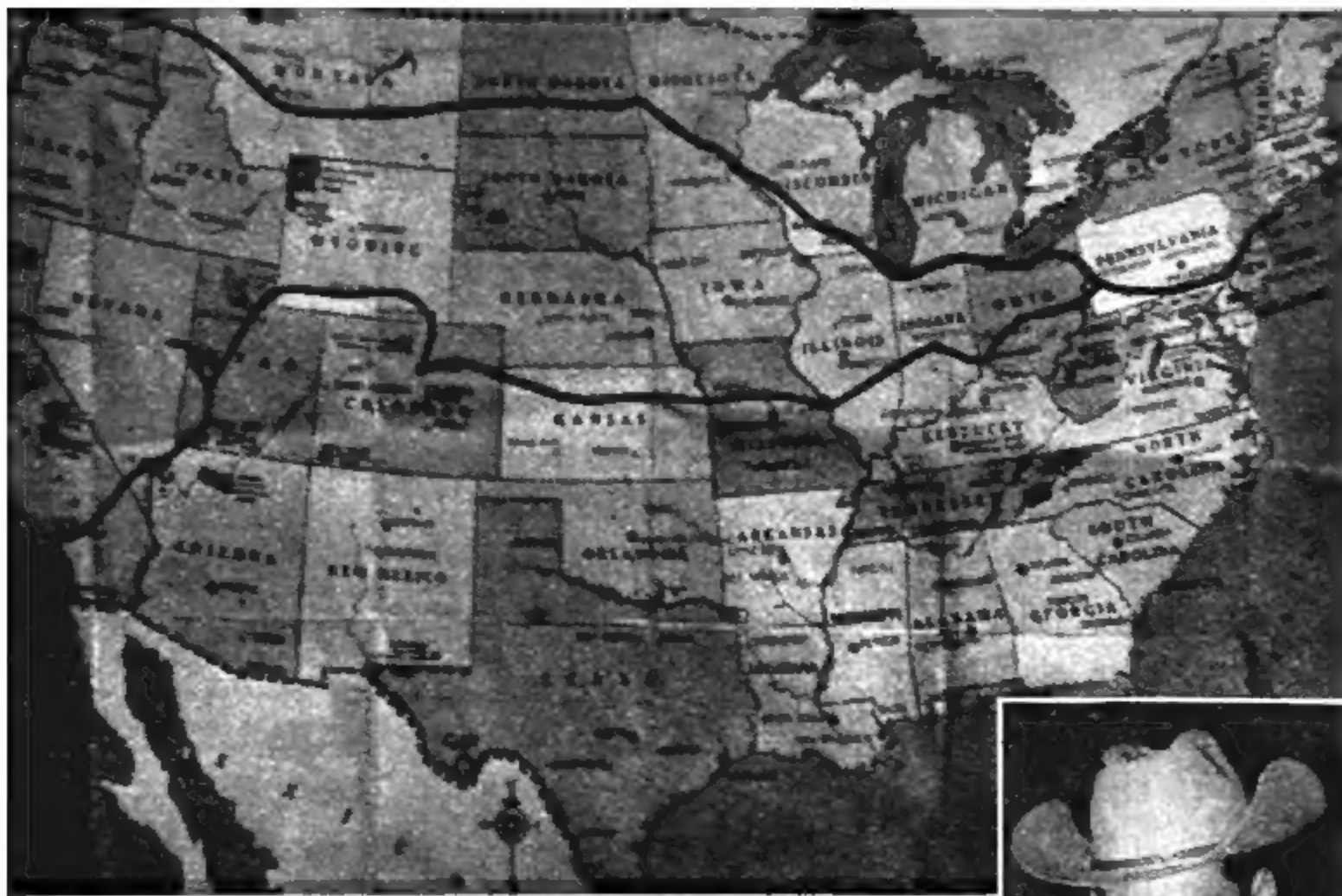
LA SEMAINE PROCHAINE : DEUXIÈME MI-TEMPS



DANGER DANS LE Ciel

RESUME. — Laverdure, sur le conseil du soi-disant Capitaine, change de tenue pour se présenter avec Tanguy à son nouveau colonel lorsque ce dernier arrive. Il fait subir un test à Laverdure mais le VRAI colonel survient.





Voici le périple que Georges Necer (médaille ci-contre) accomplit à travers les Etats-Unis. Débarqué à New York, il se rendit d'abord dans l'Utah où il s'engagea comme gardien de troupeau, puis il gagna la côte ouest et longeant le Pacifique depuis la frontière mexicaine jusqu'au Canada, avant de regagner la région des grands lacs en passant par le Montana et le Dakota. En tout Georges Necer avait effectué 135 000 kilomètres à petites étapes.



DEPUIS sa plus tendre enfance, Georges Necer se passionnait pour les histoires de cow-boys. Son imagination d'enfant transformait la campagne poitevine en une immense prairie peuplée de bisons et d'Indiens nomades. Les héros de Fenimore Cooper étaient devenus ses compagnons de jeux ; aussi, lorsque quelques années plus tard il fit la connaissance de Joë Hamman, le premier acteur cow-boy qui produisit un western, il décida de connaître un jour, lui aussi, les aventures multiples que son ami avait vécues au milieu des Indiens Sioux d'abord, puis dans un ranch du Montana. En même temps que se développait son goût pour les choses de l'Ouest américain, Georges Necer acquérait la passion du cheval, passion qu'il assouvissait au cours de ses vacances chez ses grands-parents, en Algérie. Il décida de se rendre en Espagne et travailla quelques temps dans un élevage d'Andalousie. La chance se présenta, un jour, en la personne d'un jeune Américain, Dick Davis, en garnison en France, qui l'invita à venir faire un séjour dans le ranch de ses parents au cœur de l'Utah. Georges Necer s'embarqua pour le Nouveau Monde et, après un long périple en car, puis en chemin de fer, il sonna, un beau matin, à la porte du petit bungalow de « Déseret » où habitait son ami Dick.

Un jeune français chez les Cow-boys...

J'ETAIS douillettement installé dans un fauteuil à bascule en train de lire mon courrier lorsque le téléphone sonna. Je me précipitai pour décrocher...

- Allô ?
- Est-ce que Dick est chez lui ?
- Non, pas pour l'instant, mais voulez-vous que je lui transmette un message ?
- Oui, dites-lui seulement que nous venons de découvrir une troupe de mustangs dans les collines. S'il veut venir, rendez-vous à la vieille mare...
- Qui est à l'appareil ?
- Blane...
- Bon c'est entendu, je lui ferai la commission.

Lorsque Dick revint avec le tracteur, je lui annonçai la nouvelle. Il me fit part de sa décision de ne participer à l'expédition que le soir au dîner ; ce fut alors le grand « branle-bas » de combat, et chacun s'affaira aux préparatifs. Pour ma part, j'enroulais une couverture et remplissais mes sacoches de selle des différents articles dont j'aurais besoin durant ces quelques jours, sans oublier la Remington 22 long rifle et une boîte de balles.

Je trainais mon équipement dans le corral où régnait une effervescence des grands jours. Pendant près d'une heure, nous préparâmes le camion, fixant des barrières de

deux mètres de haut tout autour de la plate-forme, et ménageant une porte à l'arrière devant permettre aux chevaux de monter dans le camion. La hauteur de la barrière devait empêcher les chevaux de sauter par-dessus.

Dans le corral adjacent, les chevaux sentant qu'un événement se préparait, remuaient et grattaient le sol de leur sabot, et il était facile de deviner dans la demi-obscurité, plusieurs têtes par-dessus la clôture, fixant curieusement les préparatifs. Lorsque le camion fut prêt, un des hommes le conduisit en marche arrière jusqu'au plan incliné à l'extrémité du corral permettant l'embarquement des chevaux. Habités depuis longtemps à voyager en camion, ils ne manifestèrent aucune appréhension et montèrent d'eux-mêmes sur la plate-forme. Chaque cheval sellé fut attaché par sa longe qui lui servirait de point d'appui pour son équilibre. Les sacs de couchage et les couvertures furent arrimés sur la cabine du conducteur, et... en route.

En quittant Hinckley, un panneau de signalisation indiquait : « Désert sur 87 miles (146 kilomètres). Munissez-vous d'amples provisions d'eau et d'essence ». De l'essence, nous en avions : un grand fût ficelé à un coin du camion. Toute notre eau était contenue dans une bouteille d'un gallon (environ 4 litres) cousue dans des chiffons humides sensés garder la fraîcheur.

La lumière des phares surprenait des « Jack Rabbit » (lièvres à oreilles d'âne) qui, aveuglés, traversaient rapidement la route ou venaient se jeter sous le camion. La lumière blafarde de la pleine lune éclairait un paysage désolé, plat comme un billard, mais dont le relief devenait plus accidenté vers l'horizon.

Nous arrivâmes enfin à une mare à demi-déméchée et envahie d'herbes aquatiques. Les chevaux furent descendus du camion, desellés, et attachés à la longe. Dick s'accroupit près de la mare et questionna les empreintes marquées dans la boue.

Un Cow-boy de 15 ans

- Une bande de mustangs est venue s'abreuver ici, il y a seulement quelques heures.
- A quoi vois-tu cela ? lui demandais-je.
- Aux empreintes de sabots non ferrés, d'abord, et à ces crottes tout frais ensuite.
- Quand reviendront-ils ?
- Pas avant la nuit prochaine, quand la pleine lune sera levée.

Puis observant le sol, il nous entraîna à sa suite sur une des pistes s'enfonçant dans le désert jusqu'à une seconde mare où il fut aisé de retrouver les mêmes empreintes de sabots.

Deux camions chargés de chevaux s'arrêtèrent près du nôtre, et les cow-boys en descendirent ; ils venaient d'un ranch voisin d'Hinckley, et Blane, un cousin de Dick, était le patriarche de la bande avec ses 32 printemps. Le benjamin en avait tout juste quinze, mais dans une contrée aussi rude où les enfants s'élèvent d'eux-mêmes, un gosse de quinze ou de seize ans est assez vieux pour se débrouiller tout seul dans le désert avec son cheval.

Le camp s'installa ; les chevaux furent débarqués, et une ration de foin et d'avoine leur fut distribuée. On prépara alors le breakfast : les traditionnels œufs au lard et les haricots avec un quart de café noir. A ce propos, le liquide qui a servi à faire le café ressemble étrangement de par sa composition à l'eau de la flaque bonasse à quelques mètres de nous, mais chut... Il n'en faut rien dire sous peine de recevoir le reste du contenu de la casserole.

Le petit déjeuner terminé, les deux paires de jumelles passèrent à la ronde et chacun scruta anxieusement les collines environnantes. Il fallut se rendre à l'évidence : aucun mustang en vue. Le camp fut levé, les chevaux réembarqués, et nous voici de nouveau lancés sur la piste. J'avais changé de camion et j'étais maintenant avec deux cow-boys d'Hinckley. Nous arrivâmes ainsi jusqu'à un réservoir où nous nous arrêtâmes pour nous rafraîchir. Gall suspendu à ses



Photo ci-contre : à la poursuite des chevaux sauvages dans le désert limitrophe entre le Nevada et l'Utah. Quand une bande de mustangs est repérée, les cow-boys se réunissent et mettent sur pied un plan d'attaque. L'un d'entre eux est désigné par le sort comme rabatteur. Les autres s'efforcent de capturer les bêtes au lasso, tâche difficile car les chevaux sauvages sont très méfiants et la moindre odeur humaine les met en fuite. Ci-dessus : le biveauc pendant la chasse aux chevaux sauvages, à l'aube. La poursuite dure plusieurs jours et les cavaliers, morts de fatigue, doivent s'arrêter de temps à autre pour dormir quelques heures, avant d'entreprendre à nouveau leur chasse harassante...

jumelles nous désigna un point noir au pied d'une colline :

— Nous avons été devancés, les gars, il y a déjà une jeep avec trois types dedans... on dirait qu'ils viennent vers nous... Il semblerait que le type à l'arrière tient un fusil.

Quelques minutes plus tard, la jeep en question s'arrêtait à notre hauteur dans un nuage de poussière. C'est alors que nous nous rendîmes compte de notre confusion ; il s'agissait en fait de trois agents du Gouvernement chargés des relevés de terrain pour le cadastre, et ce que nous avions pris pour un fusil n'était autre chose qu'une mire.

Changeant de direction, nous empruntâmes une piste rocailleuse et creusée de ravins, s'enfonçant dans les collines. Je ne pouvais m'empêcher de me retourner sur mon siège pour voir si les chevaux étaient toujours sur leurs quatre pattes, et observant mon manège, mon voisin sourit et me lança : « Ne t'inquiète pas, mon garçon, ces chevaux ont fait plus de miles en caracolant que tu n'auras l'occasion d'en faire à cheval dans ta vie ! »

Un peu plus loin, ce même cow-boy me désigna du doigt un troupeau d'antilopes s'enfuyant dans le désert : « Tu vois, ces antilopes ? Eh bien ! aucun cheval n'arriverait à les dépasser ; elles peuvent arriver à faire 60 miles à l'heure (soit environ 96 km/h). » Le camion qui nous précédait s'arrêta, et ses occupants descendirent en hâte.

Des mustangs sur la colline

— Qu'y a-t-il ?

— Des mustangs sur la colline d'en face !

Saisissant à mon tour les jumelles, je pus apercevoir assez distinctement quatre mustangs paissant paisiblement : un bai, deux alezans et un gris. Les cow-boys étaient soudain surexcités, tels des prospecteurs venant de découvrir un important filon, et je suis certain que chacun se voyait déjà en pensée, le propriétaire d'une de ces juments.

— Pousmons plus loin ; derrière les collines, il devrait y avoir des bandes plus nombreuses, annonça Blanc.

Nous n'avions pas roulé cinq minutes que nous apercevions déjà une autre bande : un étalon, trois juments et deux jeunes poulains. Ils se trouvaient à mi-hauteur d'une colline, à environ trois kilomètres, et ne nous avaient pas aperçus. Notre plan fut vite établi : un cavalier devait faire un grand crochet, arriver par derrière la colline, les surprendre, et les pousser dans notre direction. Mais qui partirait en éclaireur ? Le conducteur du camion où j'étais tira la plus courte paille et se trouva ainsi désigné d'office. Sans un mot, il descendit son cheval du camion, un magnifique palomino, l'enfourcha et s'éloigna doucement. En tirant ainsi la plus courte paille il s'était de lui-même effacé du jeu, puisque devant rabattre les chevaux sauvages, il n'avait aucune chance de pouvoir en capturer un pour lui. Une demi-heure s'écoula avant qu'il ne reparaisse à la crête de la colline. Quelques secondes

plus tard, ayant aperçu le cavalier, les chevaux s'élançèrent au galop dans la direction opposée, celle que nous avions prévue. Nous sautâmes dans les camions, et aussi vite que le terrain le permettait, nous longeâmes les collines. Allant dans la même direction qu'eux, nous pouvions les suivre du regard ; l'étalon blanc se trouvait en tête et s'arrêtait de temps en temps pour voir si les juments le suivaient. Pour gagner du temps, un des cow-boys ouvrit la portière en marche et se hissa sur la plateforme arrière, prêt à débarquer nos montures. Nous primes un peu d'avance sur les mustangs ; nous en profitâmes pour décharger nos chevaux et hop... en selle ! Nous retournâmes vers la colline où nous les avions aperçus pour la deuxième fois, mais ils ne nous avaient pas attendu !

Il était possible de les distinguer à un kilomètre et demi, poursuivis par Charley, Dick qui avait réussi à le rejoindre, et Ronny. Les mustangs avaient quitté les hauteurs et traversaient maintenant la plaine en direction d'une autre chaîne de collines distantes d'au moins quatre ou cinq kilomètres.

Ne voulant pas rentrer bredouilles, nous repartîmes à la recherche de la première bande que nous avions aperçue le matin. Le soleil ne se contentait pas de briller, il assomait ! et mes blue-jeans trempés par la sueur collaient à la selle. Contact désagréable à ajouter à la soif qui me torturait, mais c'est le revers de la médaille, et un infime détail pour un mustanger. Je ne sais si Gail et Blanc commençaient à ressentir la chaleur ou s'ils voulaient faire reposer leurs montures, mais nous nous arrêtâmes un instant, et comme il n'y avait pas le moindre arbre ou buisson en vue pour nous donner de l'ombre, c'est à l'ombre de nos chevaux que nous nous accroupîmes. La chaleur était telle qu'à quelques centaines de mètres nous pouvions voir des vapeurs monter du sol. Gail qui était parti en éclaireur, revint vers nous très excité : « Venez voir, un combat d'étalons ! »

Combat d'étalons

Nous sautâmes en selle, et arrivés au sommet de la prochaine colline, nous rampâmes jusqu'à la crête pour être témoins d'un spectacle ahurissant : la bande de mustangs que Dick avait pourchassée le matin s'était rencontrée avec une autre bande, et les deux étalons se livraient un combat sans merci dont la possession des juments était l'enjeu ; ils se cabraient, bondissaient la mâchoire grande ouverte, essayant de saisir l'adversaire par le cou. Les coups de sabots pleuvaient nombreux et un nuage de poussière s'élevait du terrain de combat. Les juments et leurs poulains restaient à l'écart, observant avec attention les moindres phases du combat, sachant fort bien que de l'issue dépendait leur sort. Blanc me poussa du coude et me chuchota : « C'est le moment ou jamais ! » Remontant en selle, nous préparâmes nos lances et lançâmes nos montures sur la pente. Un des étalons nous aperçut trop tôt, et amorça une retraite ; l'autre, pensant son adversaire vaincu, le poursuivait, renâclant, la tête basse, mais lorsqu'il entendit nos chevaux arriver, il s'arrêta pile. Considérant la nature du danger, il poussa un long hennissement et galopa vers ses juments qu'il força à fuir plus vite en distribuant coup de dents par-ci, coup de dents par-là. Maintenant, les deux bandes étaient en fuite dans des directions différentes. Blanc s'était lancé à la poursuite de l'étalon blanc, et Gail et moi, nous nous occupâmes de la seconde bande, qui avait d'ailleurs une centaine de mètres d'avance sur nous.

Un moment nous gagnâmes du terrain. Nos chevaux donnaient leur maximum. Ils étaient plus rapides que les mustangs sur une courte distance, mais ces derniers avaient l'avantage de la légèreté, de leur agilité et de la parfaite connaissance du terrain. La distance qui nous séparait d'eux augmentait de plus en plus et nos montures donnaient des signes de fatigue. Il fallait se rendre à l'évidence : nous étions battus, et nous avions parcouru près de huit kilomètres au galop.

Une bonne heure plus tard, un point noir apparut dans l'immensité désertique dans la direction où était parti Blanc. C'était effectivement lui qui revenait essayant de tirer derrière son cheval un tout jeune poulain. Ce dernier ne semblait pas du tout vouloir s'éloigner de ses congénères, et Blanc dut faire le dernier kilomètre du retour en le prenant à bras-le-corps.

Le soir, quand les autres cow-boys revinrent bredouilles, nous allâmes faire baigner les chevaux à un réservoir servant à l'irrigation, puis les chevaux furent attachés à un lasso tendu et nous nous préparâmes à passer la nuit à cet endroit.

Le rodéo : la grande parade des cow-boys

Le vrai cow-boy ne sait pas ce que c'est que marcher. D'ailleurs, ses bottes à talons hauts ne le lui permettent pas. Aussi, rien d'étonnant à ce que les fêtes soient consacrées au cheval. Chaque village possède son enclos où les plus habiles cavaliers viennent se mesurer. Le rodéo tire son origine des premières joutes équestres ; à cette époque, d'impressionnants troupeaux de chevaux sauvages erraient au hasard des points d'eau et les pionniers s'efforçaient de les capturer pour en faire des animaux de trait. Des paris s'établissaient entre les cow-boys pour savoir qui tiendrait le plus longtemps sur le dos des bêtes sauvages, particulièrement rétives.



Ce magnifique Palomino du rancho Cortez, en Californie, possède le harnachement le plus somptueux qui puisse exister. Toutes les pièces de cette extraordinaire parure sont en argent ciselé à la mode mexicaine.



Avant le rodéo, les mustangs sauvages sont enfermés dans un corral spécial qui donne directement sur l'arène. Le vieux Matt Cropper a mille à porter avec un bronco très redoutable surnommé « Old Sam ».



Voici comment on selle un cheval sauvage. La selle est descendue délicatement sur le dos de l'animal afin que son contact ne l'effraie pas, puis on la sangle à l'aide d'une tige de fer juste recourbée à l'extrémité.

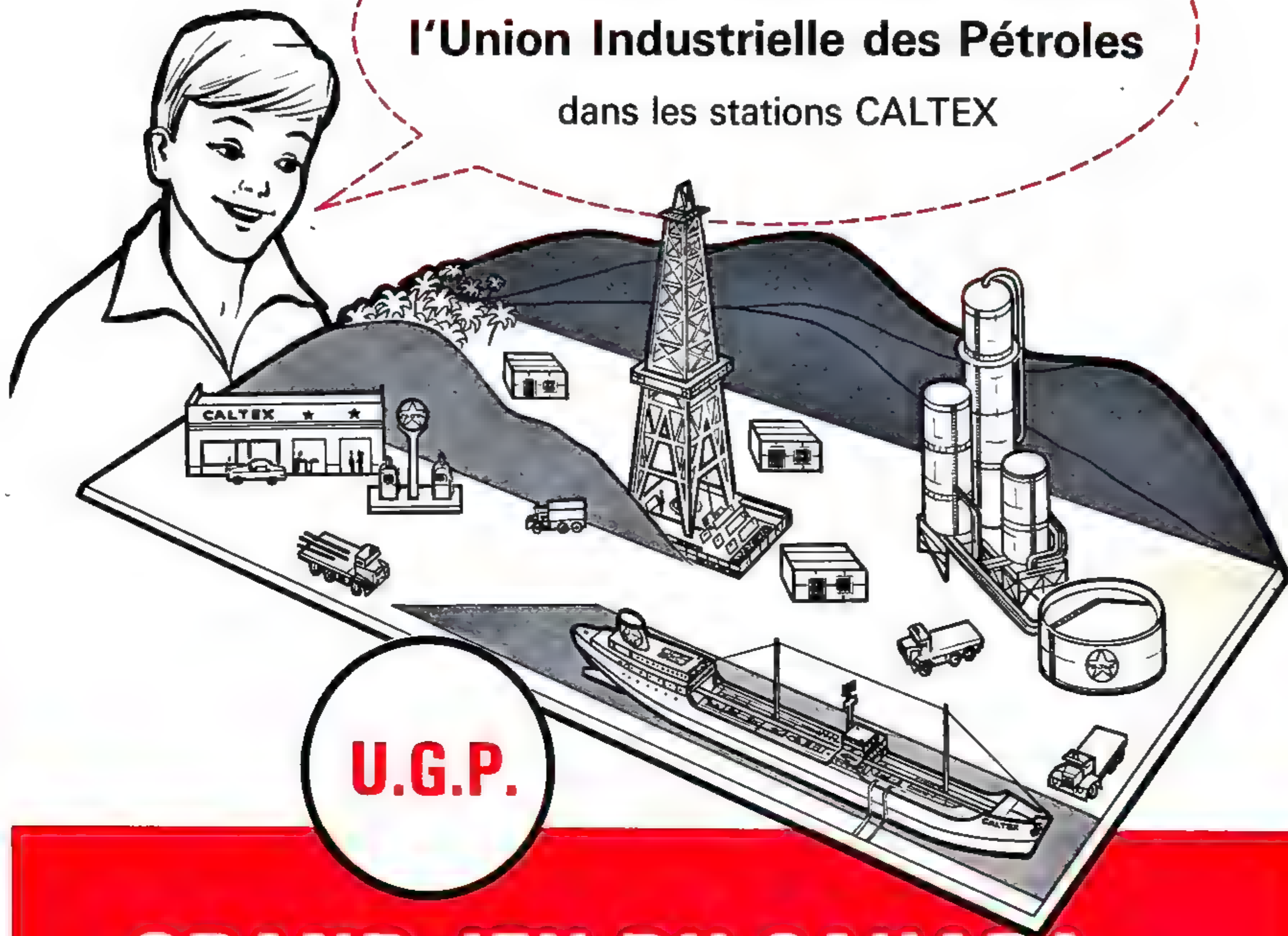


On reste rarement plus de quelques secondes sur le dos d'un tel animal, plein de fatigue.



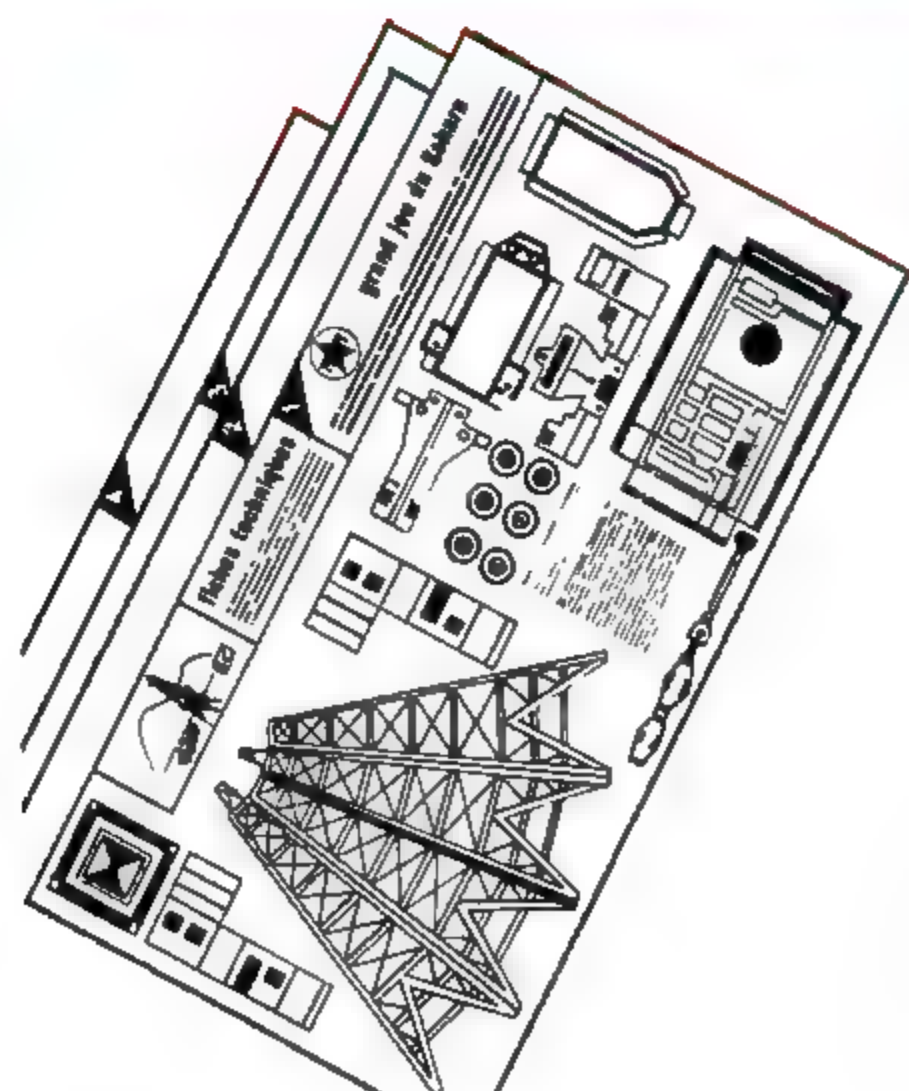
La chose n'a pas été très payante cette fois-ci ! Seul l'un des cow-boys a réussi à capturer un petit poulain. Les chevaux sauvages pris ou lassés deviennent après le dressage d'excellentes montures très recherchées pour leurs qualités d'endurance. Les bêtes, qu'aucun dressage ne parvient à soumettre, servent de coursiers dans les rodéos.

Ce jeu vous est offert par
l'Union Industrielle des Pétroles
 dans les stations CALTEX



GRAND JEU DU SAHARA

4 planches prédécoupées en couleurs



**Comment recevoir
 les planches
 du "Grand Jeu du Sahara" ?**

Rien de plus simple : il suffit que votre papa ou votre maman les demande à l'occasion d'un plein d'essence, d'un graissage ou d'une vidange d'huile dans une station Caltex. Chaque mois, vous pourrez ainsi avoir une nouvelle planche de ce jeu magnifique et passionnant. !

Confiez à vos parents le bon ci-contre
 il leur permettra d'obtenir pour vous
 la planche du mois de Mai.

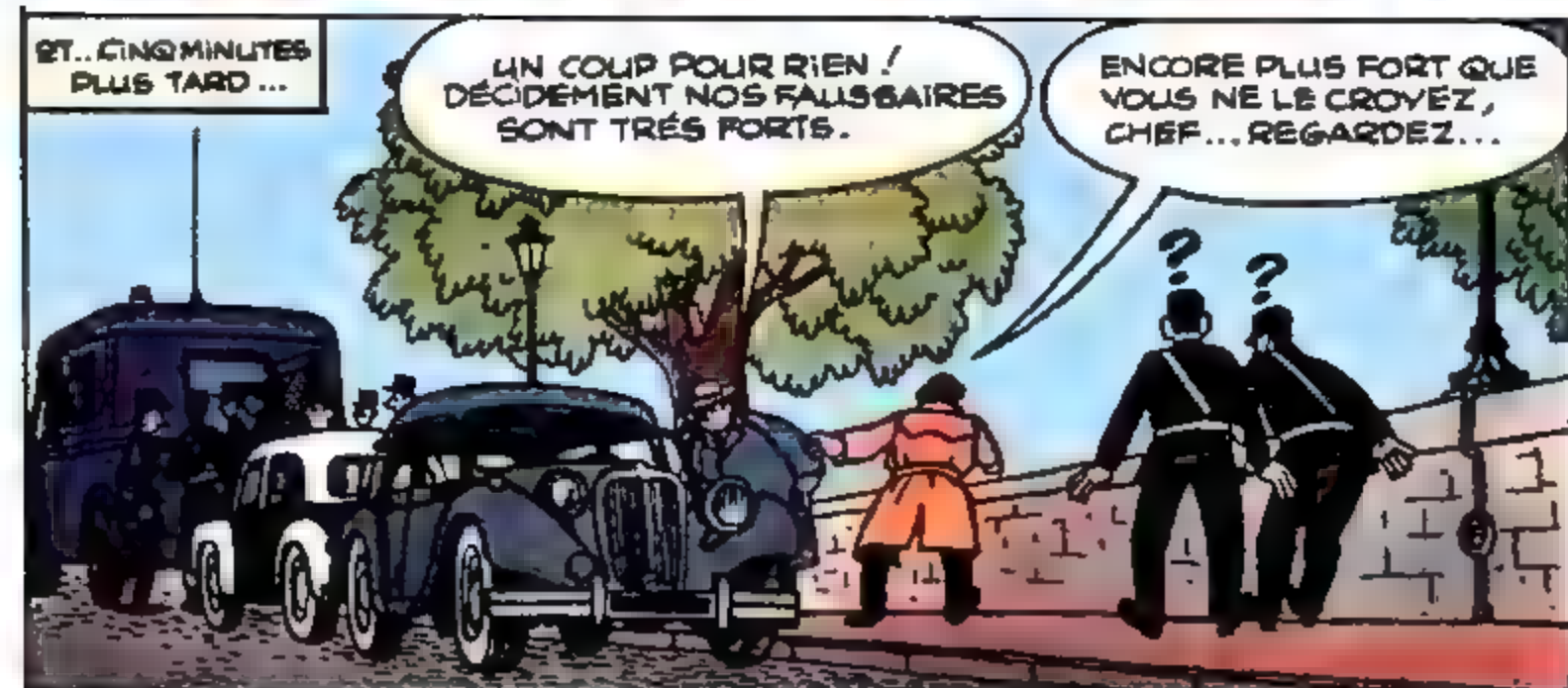
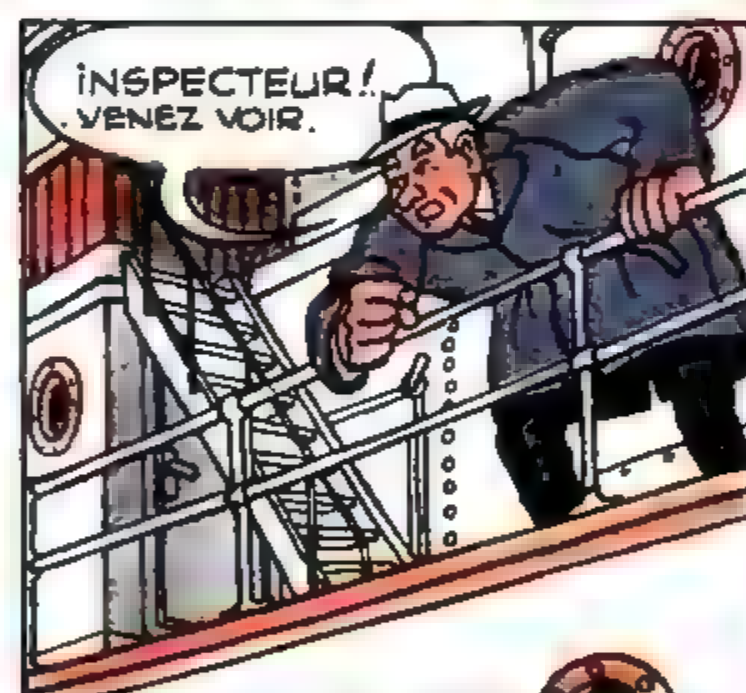
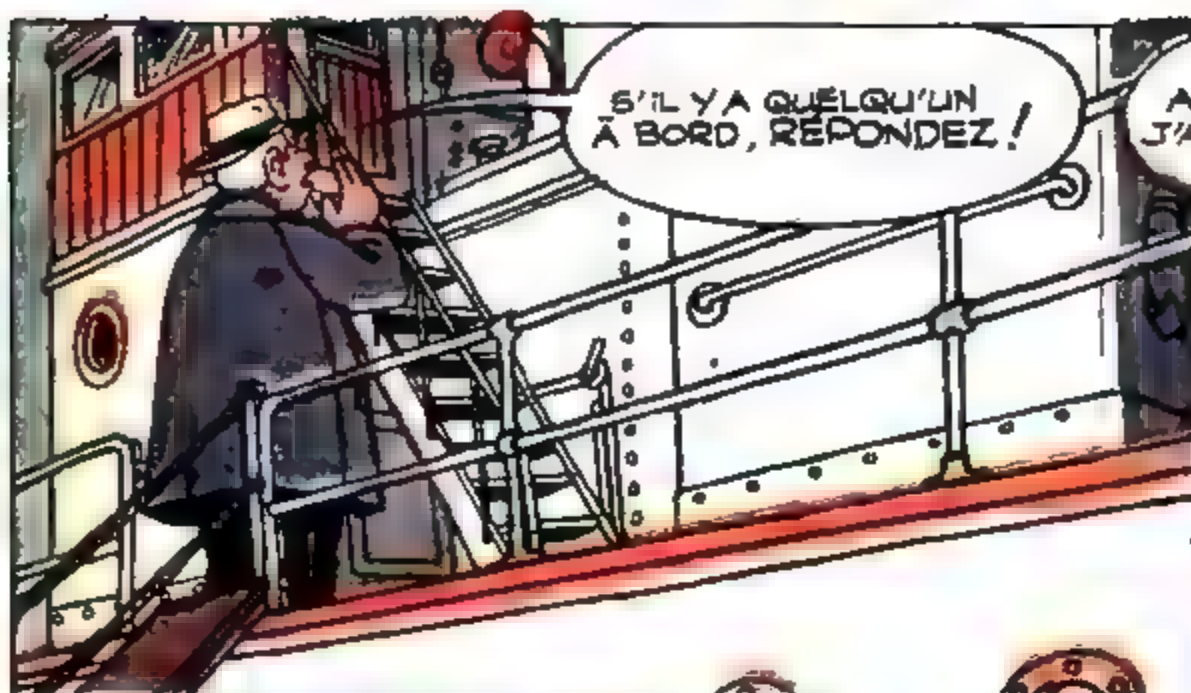




P'TIT PAT

RESUME. — L'inspecteur Borelli (alias Cornenbois) passe à l'attaque...

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





• BRAVO ! L'HOMME-GRENOUILLE.

Plus terre à terre est l'exploit de l'homme-grenouille Louis Lournais qui avait déjà descendu, parmi les glaces, le Saint-Laurent et le

Rhin. Littéralement terre à terre, même, puisque, cette fois, il a nagé d'une terre à l'autre : de l'île d'Ouessant à Brest, soit 65 km en 34 heures. Qui dit mieux ?

D'autant plus que, même pour de vieux loups de mer, ces 65 km contre vents et courants (et quels vents ! et quels courants !) ne sont pas de tout repos. C'est pourquoi, lorsque Louis Lournais a abordé la côte brestoise, plusieurs dizaines de milliers de supporters étaient là pour l'accueillir. Il est vrai que, pour tout vous dire, il est aussi breton. Ce qui a fait redoubler l'affluence et les acclamations !

• HANNETON, VOLE ! Le ministre américain de l'Agriculture vient de partir en guerre contre les hannetons. Ou plutôt contre une race spéciale de hannetons venus de France, et qui ravagent fruits et légumes. Comment se fait l'importation de ces dangereux coléoptères ? Par avion : les hannetons — passagers clandestins — s'accrochent de toutes leurs pattes aux moindres recoins des carlingues des appareils Paris-New York. C'est pourquoi, aussitôt l'atterrissage, ces mêmes carlingues sont maintenant — et jusqu'à nouvel ordre — vaporisées d'insecticide.

• ET LA LUMIERE FUT... EN-FIN ! Nous sommes à Londres devant un très élégant public avec, à la place d'honneur, le prince Philip lui-même. Au pupitre du conférencier, le docteur Harper, membre de la « Société pour l'éclairage scientifique », va parler de « l'Art d'éclairer rationnellement les appartements ».

D'abord, quelques films en couleurs (une vraie féerie) puis le docteur Harper tourne et, avant de commencer son exposé, presse le commutateur pour éclairer la lampe de son pupitre. Catastrophe ! Pas de lumière.

Quelques glissements dans la salle obscure (même du côté du prince, affirment les témoins). Alors, très digne, le docteur Harper sort une lampe électrique de sa poche. Nouvelle catastrophe ! La lampe de secours ne fonctionne pas non plus...

Il a fallu de très longues minutes d'efforts pour qu'elle éclaire d'un timide faisceau cette fameuse conférence sur... l'éclairage rationnel.

• LE SPHINX POLYGLOTTE. Belle réussite, par contre, le spectacle « Son et Lumière » organisé par les Français en Egypte pour animer, la nuit, le fameux Sphinx et les trois pyramides.

Il a fallu dix mois de travail pour installer mille projecteurs rebâchés par 40 km de câbles et disséminer dans le désert huit centres d'émission qui donnent un extraordinaire effet de relief. De stéréophonie, comme on dit aujourd'hui.

Au cours d'une cinquantaine de minutes de texte et de musique, c'est le Sphinx lui-même qui est censé prendre la parole, soit en arabe, en français, en anglais ou en allemand, au goût des touristes présents.

• ASSURANCE METEO. Vous savez que, dans nos pays occidentaux, on peut, avant de partir en vacances, contracter une assurance contre le mauvais temps. S'il pleut, si vos baignades ou vos randonnées sont gâchées, vous touchez une indemnité.

Les Malais sont moins compliqués. A Kuala Lumpur, le Comité Officiel d'Organisation des Cérémonies d'Installation du Sultan de Negri ont décidé, les prévisions météorologiques étant assez pessimistes, d'embuscher un bomoh (sorcier) pour empêcher la pluie de tomber le jour de la fête. Il en coûtera tout juste 35 NF de cachet à l'habile homme qui ne se trompe pas plus, paraît-il, que nos services occidentaux de météorologie.

• ROI FANTOME. Au moment même où les journaux consacraient des éditions spéciales au premier homme de l'espace, ils réservaient quelques lignes à un souvenir du passé : le petit royaume d'Albanie, devenu depuis une quinzaine d'années, république communiste.

Le roi Zog, premier de sa dynastie, vient de mourir en exil à Paris et c'est son fils Leka I^{er}, un très grand jeune homme de 22 ans, au regard timide et triste derrière ses lunettes, qui a prêté serment devant ses derniers fidèles. La cérémonie s'est passée très discrètement dans les salons d'un hôtel parisien. Après quoi chacun est retourné à ses affaires.

• JUDO ALIMENTAIRE. Réalistes, ces étudiants japonais qui viennent en France s'inscrire pour passer leurs diplômes. Leur association a mis au point un système d'échanges qui leur permettra d'étudier gratuitement en donnant des cours de judo (ils sont tous champions). L'un est attendu à l'Université de Bordeaux. D'autres à Marseille, Toulouse, Poitiers. Et bientôt à Perpignan. Avis aux amateurs !



— Les passagers pour la Lune, en fusée, S.V.P. !

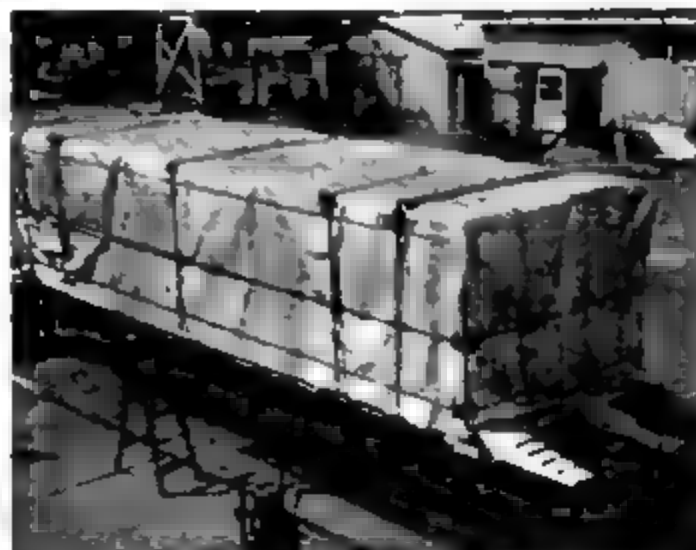
NOUS AVONS LU POUR VOUS :

Les profondeurs de la Terre, par Pierre Rousseau, Edit. Hachette. Comment est constituée notre planète, la Terre, cette imposante boule de 1 083 kilomètres cubes ? Voici un livre qui résume les connaissances actuelles. On y fait des découvertes assez surprenantes. La Terre ne se refroidit pas, au contraire, elle se réchauffe. Maintenant, si l'on connaît l'origine de cette source de chaleur, on

a la certitude qu'à l'inverse de ce qu'on imaginait il n'existe pas de feu central. D'où provient la lave que crachent les volcans ? Quelle est l'importance des rivières souterraines ? Comment sont nés le volcan du Paricuton au Mexique en 1943 et la nouvelle île des Açores en 1957 ? Enfin, comment les tremblements de terre apportent-ils aux savants des informations précieuses ? Toutes ces questions re-

çoivent une réponse. Mais ce qui vous étonnera le plus, c'est que la Terre demeure une grande inconnue. Songez simplement que le plus profond forage réalisé à Paloma, en Californie, n'a atteint que 6 552 mètres, et que cela ne représente pratiquement rien. En effet, de la surface au centre de la Terre la distance est de 6 400 kilomètres, on n'a donc parcouru que la millième partie. Que de découvertes encore !

LES DIRIGEABLES



Cet emballage carré en forme de boîte posé sur un plateau de chemin de fer contient l'enveloppe de plus vaste ballon dirigeable du monde. C'est un des avantages de ces énormes sacs à prendre très peu de place une fois dégonfiés et pliés. On peut les embarquer dans les cales des bateaux de guerre.

Le gonflement est parti de sa boîte et l'énorme enveloppe plastifiée étendue sur un plancher spécial où une équipe de « Pilots » va lui donner la forme convenable avant le gonflement. Il faut plusieurs centaines de spécialistes pour replier soigneusement cette gigantesque toile avant de la remettre en calage.



Lorsque l'enveloppe a été étendue sur l'aire de lancement et convenablement placée, d'énormes pompes commencent à insuffler l'hélium à l'intérieur du dirigeable. Cette opération demande beaucoup de soins, car le moindre changement de pression pourrait provoquer une déchirure très grave. Voilà pourquoi, dans la mesure du possible, le gonflement du ballon se fait à l'intérieur d'un hangar.

L'opération est terminée. Le vaisseau aérien ZPG-3W évolue gracieusement au-dessus du terrain de Lakehurst, base américaine de « Blimps » dont la New-Jersey. Bientôt, il sera équipé de sa station radar et prendra la route du nord afin d'y effectuer une garde vigilante le long des côtes de l'Atlantique. Plus de 200 de ces aéronefs naviguent ainsi de Labrador jusqu'au Golfe du Mexique.



REVIENNENT !

S I étrange que cela puisse paraître, à l'époque de l'atome et de l'avion supersonique, le plus léger que l'air, le ballon dirigeable, est encore en service dans l'armée de l'Air.

Il est utilisé aux Etats-Unis, dans certaines bases de l'O.T.A.N., pour la surveillance des abords du territoire. Ce sont les « Blimps », plaisamment surnommés les « Saucisses Volantes ».

Gonflés à l'hélium (28317 M3), ces ballons dirigeables ont une carcasse métallique entièrement recouverte de toile plastifiée. Ce sont des aéronefs équipés, chacun, de 2 moteurs de moyenne puissance, pouvant tenir l'air des journées entières et voler à une vitesse moyenne de 150 kilomètres à l'heure.

L'appareil n'est pas apte à piloter, mais c'est là un moyen peu onéreux pour faire tenir l'air à une station complète de radar. Les « Blimps », en effet, patrouillent au large des côtes américaines et aux abords des points stratégiques, opérant en étroite liaison avec les bateaux-jalons, les super-Constellations et les Tours « Texas » de Contrôle.

L'équipage comprend 30 hommes environ : pilotes, mécaniciens, hommes de bord et radaristes. La cabine de pilotage est à l'avant toute vitrée et très vaste. Sous le ventre de l'aéronef se trouve une énorme excroissance, qui abrite le radar de détection tandis que, sur le sommet de l'enveloppe, émerge une tourelle métallique assez haute, dans laquelle opère un second radar, lequel donne la vitesse et l'altitude de l'engin repéré par le premier radar.

La nacelle fixée sous le ballon est presque aussi vaste que la cabine d'un super-Constellation. On y trouve des couchettes, une salle à manger et, à l'avant, le centre opérationnel.

Lorsqu'elle est à terre, au repos, la « Saucisse Volante » est amarrée solidement à un trépied mobile, qui peut être aisément déplacé par un simple tracteur. L'énorme engin est fixé au trépied par une simple balle. Lorsque l'ensemble a été amené sur l'aire de décollage, le trépied tiré par le tracteur s'éloigne tandis que le dirigeable, grâce à ses deux moteurs, s'élève et prend de la vitesse.

L'une des principales bases de « Blimps » est située à Lakehurst, dans le New-Jersey. Ce centre est, depuis de nombreuses années, consacré aux ballons dirigeables. En effet, lorsqu'il existait une liaison aérienne entre l'Allemagne et les Etats-Unis, par zeppelins, le terminus de la ligne se trouvait à Lakehurst. Ce fut là que se déroula la terrible tragédie du « Hindenburg », qui, après avoir été amarré à son pylône, prit feu et s'embrasa en quelques secondes.

Depuis, la base, devenue militaire, a servi de centre d'entraînement aux dirigeables américains dont il a été souvent question dans les journaux. On se souvient en effet, du « Shenandoah », du « Los Angeles », de l'« Akron » et du « Macon ».



Les « Blimps » possèdent une installation qui permet à l'équipage de se relaxer entre ses heures de service. La nacelle est plus vaste que la cabine d'un Constellation.

Au cours de la dernière guerre mondiale Lakehurst, qui abrite actuellement le quartier général de l'amiral Rosendahl, fut un centre très actif de défense côtière. Ce fut là que fut mise au point l'utilisation des « Blimps ».

Entre 1914 et 1918, les « Saucisses Volantes » étaient plutôt des ballons d'observation, utilisés dans les arrières lignes, pour scruter le front de l'ennemi.

Lors de la dernière guerre, ces mêmes « Saucisses Volantes » furent employées en Angleterre pour faire, autour de certaines villes, de Londres notamment, des barrières de protection destinées à arrêter les vagues d'avions ennemis.

A Lakehurst, les « Blimps » trouvèrent un nouvel emploi. Ces « Saucisses Volantes », survolant les convois de navires ou patrouillant au large des côtes, repéraient rapidement les sous-marins ennemis.

Aujourd'hui, de l'Atlantique au Pacifique, dans le cadre de l'O.T.A.N., ces curieux aéronefs mènent, inlassablement, leur rude besogne de Saint-Bernard.



La fin tragique d'une épopée

L'ÉPOQUE des « moins lourds » que l'air fit couler beaucoup d'encre et souleva l'enthousiasme des foules en ce début de siècle. Malheureusement, la fin tragique du zeppelin « Hindenburg », le dernier super-transatlantique de l'air qui explosa au-dessus du terrain de Lakehurst, aux Etats-Unis, mit un terme à la suprématie des dirigeables dans le domaine de la navigation aérienne.

Il ne faut pas oublier que la France fut à l'origine de cette invention. Effectivement, le premier ballon plus léger que l'air fut inventé par deux de nos compatriotes, les frères Étienne et Joseph-Michel Montgolfier, qui réussirent à faire voler un engin gonflé à l'air chaud. Le premier ballon à hydrogène fut lui aussi français. Malheureusement, son inventeur, Jean-François Pilâtre de Rozier, devait disparaître tragiquement en tentant en 1785 la

première traversée de la Manche.

A partir de cette époque, une sorte de folie collective s'empara des inventeurs et des savants du monde entier ! Collin-Hullin fit voler avec succès le premier dirigeable de forme allongée au-dessus de Saint-Cloud en 1784. Le docteur Wolfert mit au point un moteur à essence qui permit au « Deutschland » d'évoluer en 1896 au-dessus d'une foule enthousiaste et fanatisée.

Un homme observait ces premières expériences et tirait ses conclusions : le général comte Ferdinand von Zeppelin, qui allait donner son nom aux premiers grands vaisseaux de l'air. En 1899, il avait déjà réalisé un dirigeable de 128 mètres de long. Tous les autres modèles (français, italien, allemand, américain) qui suivirent dérivèrent de ce modèle. L'époque des voyages aériens intercontinentaux était née.



Le vieux comte Zeppelin prend sa revanche. Toute sa vie, il ne cessa de prôner énergiquement l'utilité des « plus légers que l'air ».



L'aérostat dirigeable électrique de Renard et Krebs évoluant au-dessus de l'usine aéronautique de Chalais en 1824.



Le dirigeable de Santos-Dumont double la tour Eiffel au cours de l'été 1905, salué par les acclamations de la foule.



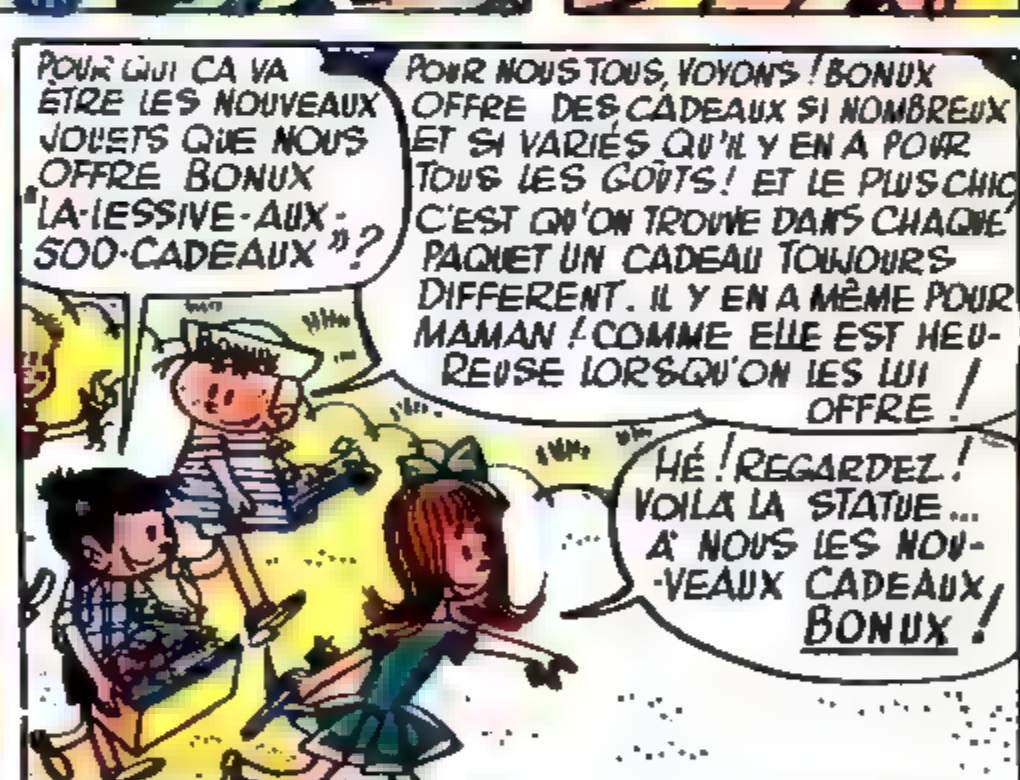
La catastrophe qui mit fin au règne des traversées intercontinentales à bord des dirigeables : l'explosion de l'« Hindenburg ».

La Chasse au TRÉSOR

PAR
Bout

Résumé

MAMAN A ORGANISÉ UN GRAND JEU QUI MÈNE À UN TRÉSOR CACHÉ REMPLI DE MAGNIFIQUES CADEAUX BONUX. GRÂCE AUX CADEAUX BONUX QU'ILS POSSÈDENT DÉJÀ, BONUX-BOY ET SES AMIS ONT FRANCHI AVEC SUCCÈS LES DEUX PREMIÈRES ÉPREUVES. ILS CHERCHENT MAINTENANT LE NOM D'UN GÉNÉRAL ROMAIN, NOM CÉLÈBRE QUI DOIT LES MENER À LA DÉCOUVERTE FINALE DU TRÉSOR.....



À SUIVRE...



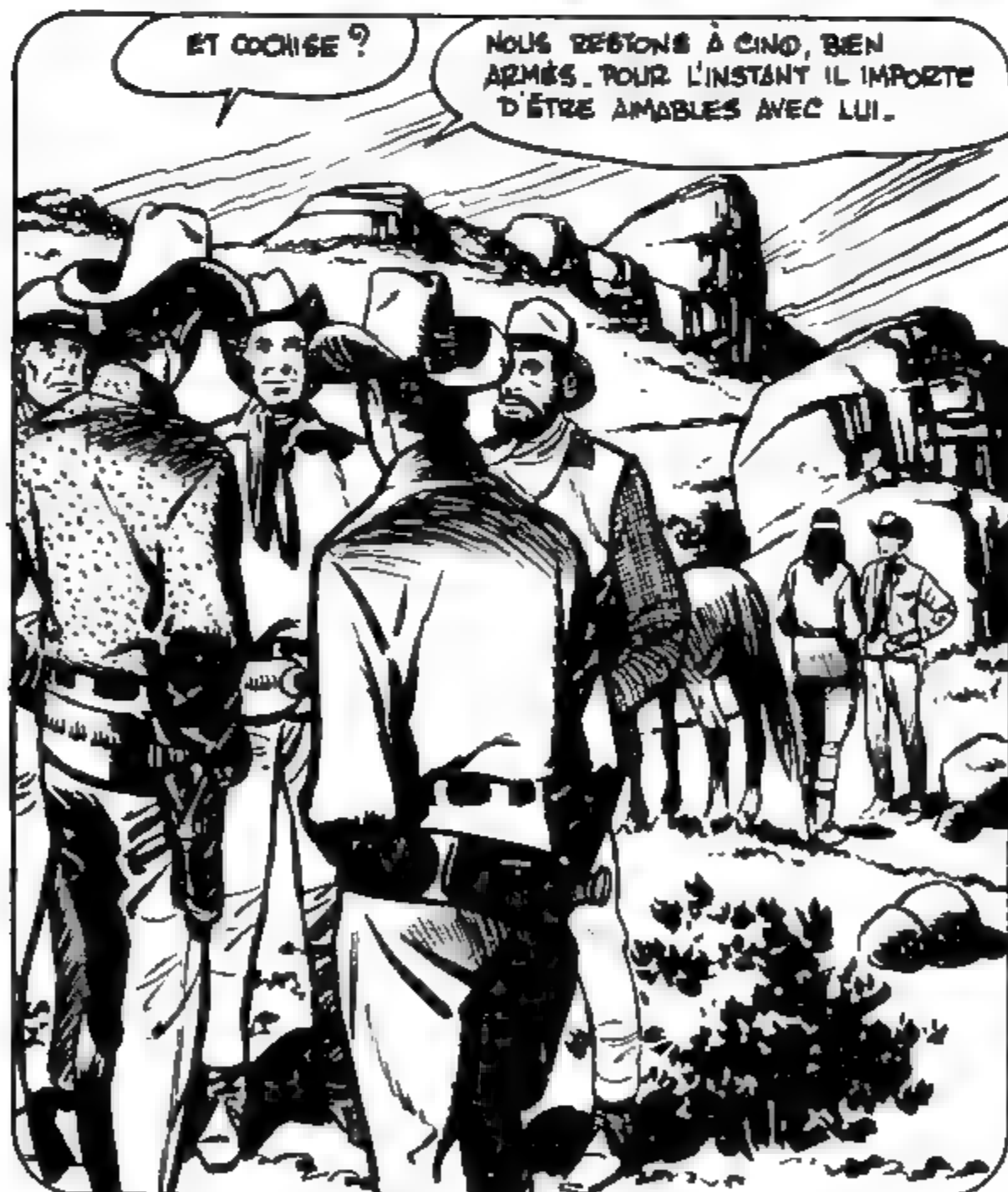
SEUL BONUX DONNE AU LINGE DE MAMAN LA VRAIE BLANCHEUR DU PROPRE

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Jefford et Cochise découvrent un camp de chercheurs d'or; sont-ils sur la réserve indienne?

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"





PROMOTION PILOTE 1961

TREIZIÈME SÉLECTIONNÉ, LE BASKETTEUR JEAN-PIERRE CASTELLIER. OBJECTIF : LES JEUX DE TOKYO

Trois footballeurs : Margottin, Marchetti et le Belge Van Himst ; deux rugbymen : Gachassin et Arnaudet ; deux basketteurs : Le Ray et Arnaudet ; deux skieurs : Killy et Madeleine Bochatay (seule fille sélectionnée à ce jour) ; un nageur : Ruffy ; un cycliste : Jourden ; un athlète : Idrius, ont déjà été retenus dans notre « Promotion Pilote 1961 ». Impératifs pour être sélectionnés : être un espoir du sport, et un candidat certain aux sélections nationales, avoir moins de vingt et un ans, c'est-à-dire être né après le 1^{er} janvier 1941.

Il s'agit donc d'une véritable revue permanente des espoirs du sport français et belge, des champions de demain. Aujourd'hui, un nouveau basketteur : Jean-Pierre Castellier.

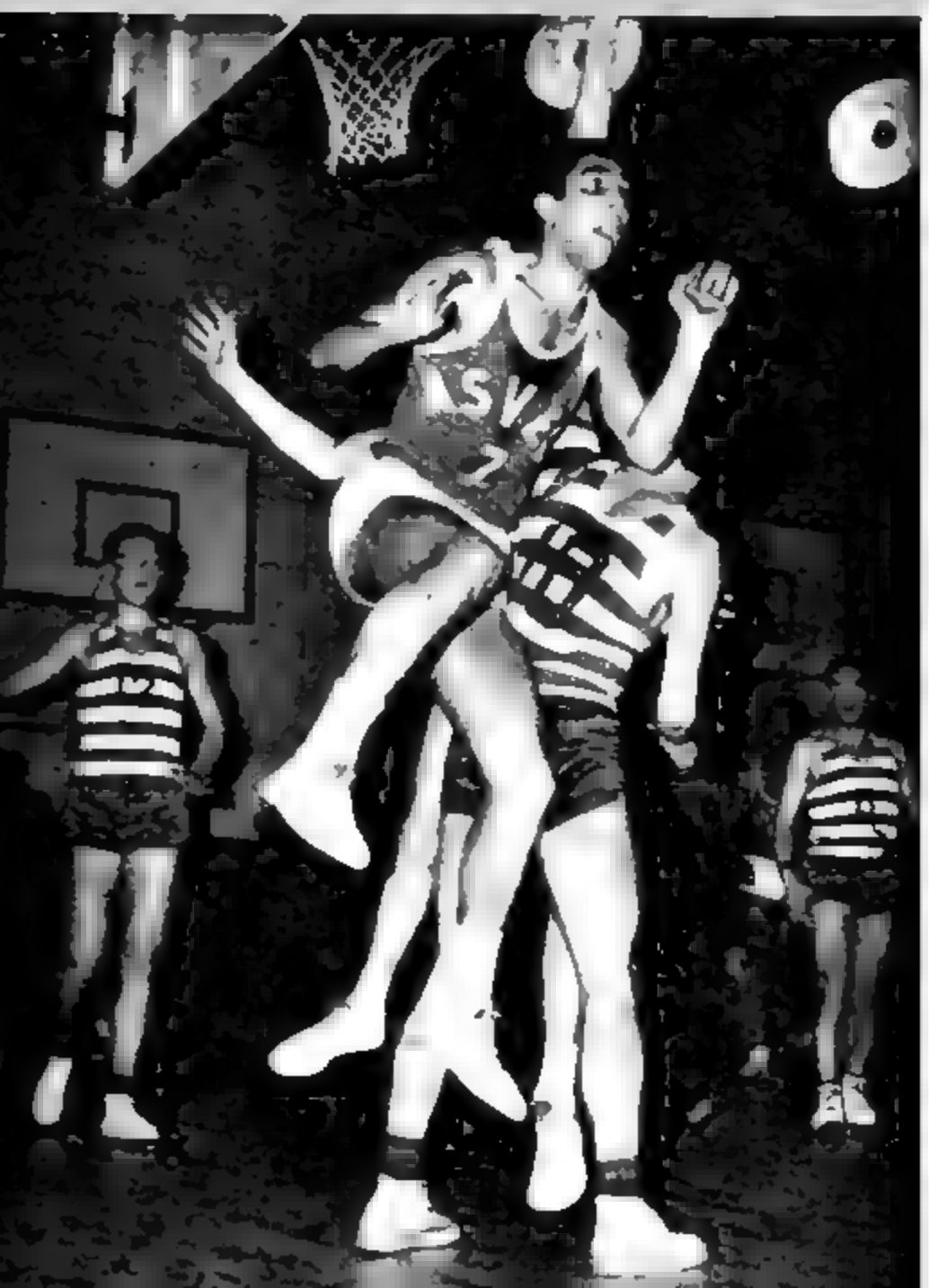
A MOINS de 18 ans, le jeune Jean-Pierre Castellier — il est né le 8 mai 1942 à Bordeaux — sortait major du stage Gillette, stage qui est un peu le Conservatoire des espoirs du sport français. Pendant quelques semaines, à Thonon, sous la direction de l'ancien international d'athlétisme Ignace Heinrich, directeur du stage, Castellier s'était imposé comme le meilleur de sa promotion. Le jeune et athlétique Bordelais, il mesure 1,87 m pour 75 kg, s'affirmait.

C'est à Bordeaux que Castellier effectua ses débuts de basketteur et, en septembre 1959, à l'issue de son glorieux stage Gillette, il attirait l'attention des sélectionneurs des équipes de France de basket. L'an dernier, il était équipier à part entière de l'équipe de France junior, il fut d'ailleurs un des éléments qui décida de la victoire française au cours du match France-Belgique 1960.

Devenu Lyonnais, Castellier joue en équipe première de l'A.S. Villeurbanne. Castellier, au contact de l'excellent entraîneur : l'international Gérard Sturia, ne fit que progresser. Sélectionné dans l'équipe de France B, Jean-Pierre effectuera en août et septembre prochain (14 août-4 septembre) un stage à Antibes. Castellier n'a pas encore la réputation de son camarade Le Ray (troisième sélectionné de la Promotion Pilote) qui vient d'être retenu dans l'équipe de France qui participera, dans quelques jours, aux championnats d'Europe de basket, mais il est à peu près certain que la saison prochaine le verra devenir international.

A Tokyo, en mai 1964, Jean-Pierre Castellier aura 22 ans, un bel âge pour être sélectionné olympique...

... Enfin, précisons que Castellier est typographe de métier, comme Michel Jazy !



7 JOURS DE SPORT

LES DÉBUTS DE RENÉ VANDERVEKEN

● **LUNDI — ANQUETIL ET VAN LOOY PRÉPARENT LE GIRO EN ROMANDIE.** La saison cycliste va entrer dans sa deuxième phase : celle des courses par étapes. Depuis hier déjà, sur les routes d'Espagne, se dispute la « Vuelta ». Pourtant la « Vuelta » est la moins importante des courses par étapes, plus sérieux sera le Tour d'Italie qui se dispute, on s'en souvient, du 20 mai au 11 juin prochain. On sait aussi que Jacques Anquetil a fait du « Giro » un de ses deux objectifs de la saison 1961, l'autre étant le Tour de France et le coureur normand ne néglige rien pour se présenter au départ de Turin.

C'est pour cela que Anquetil et ses équipiers partiront du 11 au 14 mai au classique Tour de Romandie. En Romandie, Jacques Anquetil sera accompagné de ses fidèles équipiers Rostollan — vainqueur du Tour de Romandie en 1960 —, Stablnski, champion de France sur route et Pélégant nordiste Delberghe. Ces trois hommes seront aussi du voyage italien. Anquetil tient à avoir près de lui le maximum d'équipiers, c'est que l'adversaire dans le Giro s'appelle Rik Van Looy !

● **MARDI — UN GRIMPEUR BELGE POUR LE TOUR.** Bien sûr, Paris-Roubaix 1961 c'est d'abord Rik Van Looy, puis un peu Geldermans le dernier « combattif » de l'enfer du nord, un tout petit peu Marcel Janssens qui se classe second derrière le champion et après... et bien après, à la troisième place, l'on trouve un jeune flamand qui répond au nom de René Vanderveken. C'est sa première grande saison professionnelle. Déjà l'an dernier il avait attiré l'attention des spécialistes des questions cyclistes en enlevant brillamment le critérium de la Polymultipliée à Chanteloup. Précisons que la « Poly » est l'épreuve-reine des courses de côte en France et que la remporter confirme une réputation de grimpeur.

Bon grimpeur, René Vanderveken est également bon rouleur, son comportement dans l'échappée victorieuse de Paris-Roubaix le démontre.

● **MERCREDI — CONTRE-PERFORMANCE DU FOOTBALL SUISSE.** Pour l'équipe de football de Suisse, les matches internationaux se survient... mais ne se ressemblent pas. On se souvient qu'en octobre dernier l'équipe de France était battue, six buts à un, par l'équipe de Suisse ; cette même équipe de Suisse, toujours sur son terrain de Bâle vient de se faire battre, cinq buts à zéro par une honnête équipe d'Autriche. De là à conclure que l'équipe de France se ferait « cartonner » par les Autrichiens, il n'y a pas loin. Heureusement que tout, n'est pas si simple, mais avouez...

● **MERCREDI — LA BELLE SAISON DU XV DE FRANCE.** L'équipe de France de rugby a remporté une nouvelle fois le Tournoi des Cinq Nations sans jamais connaître la défaite. Si l'on ajoute la victoire contre l'Italie et surtout l'immortable match nul contre les « Springboks » le 18 février dernier à Colombes, l'on constate que le rugby français est en passe de devenir le premier du monde.

On appréhendait un peu le match de Dublin, les jeux étant faits, la France ne pouvant plus perdre cette première place du Tournoi, l'on craignait que les tricolores fatigués par cette rude saison internationale et la longueur du championnat connaissent leur première défaillance internationale. Ces appréhensions furent justifiées en première mi-temps au cours de laquelle sur le gazon du stade de Lansdowne Road, les Irlandais soutenus par un public de connaisseurs — ce n'est pas toujours le cas à Colombes

● **JEUDI — DES POLONAIS DANS LE TOUR DE FRANCE (DE L'AVENIR).** On sait que les organisateurs du Tour feront disputer, cette année, un deuxième Tour de France, réduit, réservé à des équipes nationales de coureurs indépendants. Treize équipes viennent d'être sélectionnées. Ce sont : l'Allemagne, la Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hollande, Italie, Luxembourg, Pologne, Roumanie, Scandinavie (3 Danois, 3 Suédois, un Finlandais et un Norvégien), Suisse et Yougoslavie. Quatre équipes feront leur début dans la Grande-Boucle : la Scandinavie et surtout les équipes des pays de l'Est : Pologne, Roumanie et Yougoslavie.

TEST ENCOURAGEANT POUR ROGER RIVIERE

Depuis un mois notre ami Roger Rivière suit un traitement spécial chez un kinésithérapeute de Moulins, pendant six heures par jour le recordman du monde de l'heure soumet ses muscles à un gros travail ; aujourd'hui, il s'agit d'un test plus important : à bicyclette, Roger Rivière a couvert les 22 kilomètres qui séparent Moulins de Chantenay-Saint-Imbert en 31' 54" soit à la moyenne de 38,200 km ! C'est une grande victoire que vient de remporter notre ami Roger. Un contrôle médical (tension, pulsation, etc.), effectué immédiatement à l'issue du test permit au docteur de constater que l'état du recordman du monde de l'heure était normal...

● **VENDREDI — PREMIERS RESULTATS ATHLETIQUES.** Les athlètes, ont retrouvé, bien timidement, le chemin des stades.

Déjà des résultats nous viennent des Etats-Unis.

C'est ainsi que Dallas Long (médaille de bronze à Rome) vient, au cours d'un meeting à Los Angeles de lancer le poids à 19,60 m, soit 7 centimètres en dessous de son record personnel. Ce jeune colosse (21 ans, 1,93 m, 118 kilos) sera certainement le lanceur de poids numéro un de l'année, d'autant plus que le champion olympique Bill Nieder a pris sa retraite et que O'Brien commence à se faire très vieux.

Ces premiers résultats athlétiques sont d'ailleurs favorables aux athlètes de concours. A noter encore (toujours aux Etats-Unis) : les perchistes Davies 4,60 m et Cramer 4,59 m, le



Vanderveken : espoir belge, dans la Croix-de-Fer, le Mont-Cenis et la Tourmalet.

sauteur en longueur Miller 7,52 m, le sauteur en hauteur Zubrinsky 2,08 m. A bientôt d'autres résultats et peut être les premiers records du monde de l'année.

● **SAMEDI — LA BELLE SAISON DU XV DE FRANCE.** L'équipe de France de rugby a remporté une nouvelle fois le Tournoi des Cinq Nations sans jamais connaître la défaite. Si l'on ajoute la victoire contre l'Italie et surtout l'immortable match nul contre les « Springboks » le 18 février dernier à Colombes, l'on constate que le rugby français est en passe de devenir le premier du monde.

On appréhendait un peu le match de Dublin, les jeux étant faits, la France ne pouvant plus perdre cette première place du Tournoi, l'on craignait que les tricolores fatigués par cette rude saison internationale et la longueur du championnat connaissent leur première défaillance internationale. Ces appréhensions furent justifiées en première mi-temps au cours de laquelle sur le gazon du stade de Lansdowne Road, les Irlandais soutenus par un public de connaisseurs — ce n'est pas toujours le cas à Colombes

— malmenés les Français qui s'estimèrent heureux d'arriver au repos avec un score nul (un coup franc de Kiernan contre un coup franc de Vanlier). Tout changea en seconde mi-temps où les Français, à quinze contre quatorze, imposèrent, parfois vigoureusement, leur loi : deux drops (Bouquet et Albadejo), un essai (Gachassin), un coup de pied de pénalité (encore Albadejo) amenèrent le score à 15 points pour les Français contre trois aux Irlandais.

Score lourd, les Irlandais ne méritaient pas une telle « addition ». On est content que « Peter Pan », notre ami Gachassin, soit l'auteur de l'unique essai du match. Notre jeune ami qui a inauguré notre « Promotion Pilote 1961 », signe son premier essai international, nous lui en souhaitons beaucoup d'autres. On est moins content d'un « certain » rugby pratiqué parfois par l'équipe de France.



Après l'Irlande-France, Jean Gachassin, heureux, montre le ballon.



BON ANNIVERSAIRE AU « DUC »

Voici les sportifs qui, cette semaine, fêteront leur anniversaire.

Jeudi 27 avril. Football : Jacques Roussier (Angers) et Albert Moro (Nancy). Rugby : l'international Paul Labadie (Bayonne).

Vendredi 28 avril. Cyclisme : le belge Joseph « Pino » Corrad, vainqueur du Paris-Roubaix 1960.

Samedi 29 avril. Football : Henri Majewicz (Lyon), l'international Jean Wendling (Reims). Rugby : Claude Tournayrol (Lyon).

Dimanche 30 avril. Football : Flori Di Nelo (Lyon), Sylvia Sarrasin (Nancy). Rugby : Jean Bonnet (Toul).

Lundi 1^{er} mai. Football : l'international Hassan Akachi (Nîmes). Cyclisme : l'ancien champion de France Valentin Huot, Robert Vandenbroucke. Rugby : Paul Vie (Béziers), Claude Gabert (Cotras), Pierre Soreau (Cognac).

Mardi 2 mai. Football : Robert Davis (Angers), Guy Fouque (Macon). Cyclisme : le belge Eddy Pauwels. Rugby : Bernard Martineau (Tulle).

Mercredi 3 mai. Athlétisme : le lanceur de marteau soviétique Vassili Rodenkov. Football : Bekel Kacik (Valenciennes). Rugby : le pilier international Amédée Damauché dit le « Duc » (Brive), Pierre Koss (Béziers), Robert Bannec (Béziers), René Cussac (Granchet), Jean Lefort (Lorient), Claude Lissac (Toulon), Jean Bonnet (Saint-Vincent-de-Tyrosse).

Nous savons que le rugby est un sport... viril mais de là à jouer « dur » il y a une marge que certains, porteurs du maillot de l'équipe de France, ont tendance à vouloir franchir.

● **DIMANCHE — NIMES JOUERA LA FINALE DE LA COUPE.** C'était presque un derby le match qui opposait au Stade Vélodrome de Marseille Nîmes à Montpellier. Gardos contre Héraultais, sévère explication régionale sous les yeux de 40 000 spectateurs.

Il est vrai que l'enjeu était d'importance puisqu'il s'agissait d'une des deux demi-finales de la Coupe de France de football. On sait maintenant que Nîmes jouera cette finale grâce à deux buts marqués par Constantino et Barlaquet contre un but montpelliérain réussi par Sékou.

Comme en 1958 Nîmes est finaliste, cette année-là les gardos devaient s'incliner contre la grande équipe de Reims, seront-ils plus heureux le 7 mai prochain à Colombes ?

Voici la liste des principaux événements sportifs entre le 28 avril et le 3 mai.

Du vendredi 28 au mercredi 3 mai. 10 mai, à Belgrade, championnats d'Europe de basket, avec la participation de l'équipe de France.

Samedi 29, à Rome (29 et 30), championnats d'Europe de judo. A Mâcon, championnats de France de tennis de table (29 avril-1^{er} mai).

Dimanche 30 avril : 33^e journée du championnat de France de football. Demi-finale du Challenge Yves-du-Manoir de rugby.

Lundi 1^{er} mai, cyclisme : Grand Prix Stan Ockert ; football, à Versailles pour l'inauguration du Stade Municipal : Reims-Racing.

Mardi 2 (du 2 au 16 mai), cyclisme : Course de la Paix.

Mercredi 3 (du 3 au 7 mai), cyclisme : Tour de Champagne.



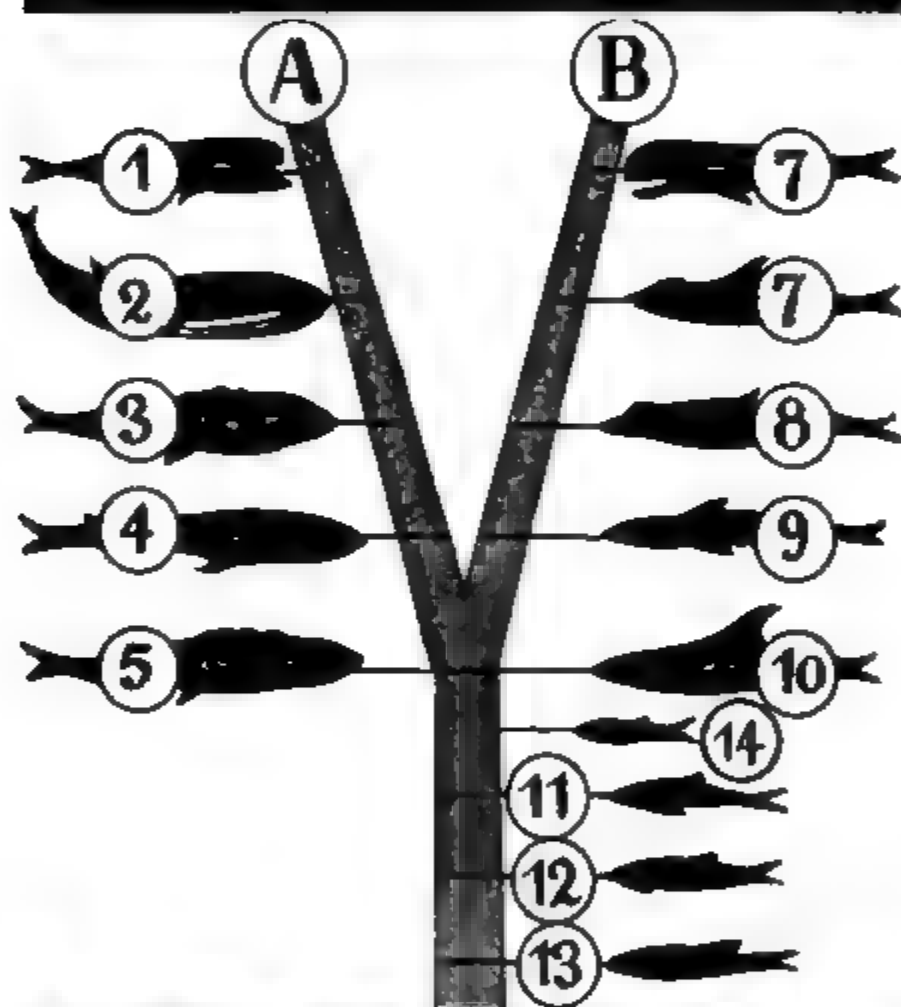
Un ancien baleinier de New-Bedford, toutes voiles dehors.

PIQUE LA BALEINE

Jaillissant de son échanguette, l'homme a soufflé dans sa trompe. Nous sommes au XII^e siècle, sur une éminence proche d'une plage, aux environs de Biarritz. Au pays basque où, les de dépecer les baleines échouées d'aventure sur les plages, on a pris l'habitude d'aller les pourchasser en mer. Et voilà qu'à l'horizon, elles soufflent. Le guetteur s'en est donné à cœur joie et chacun d'accourir. Vivement, les barques sont à l'eau, les harponneurs en place, à l'avant, la lance prête... Et les « armes » de la ville garderont, figées dans la cire, l'image de la baleinière et du cétacé bénéfique, jusqu'à la fin des siècles conscients. Ainsi en est-il de ce sceau de Biarritz, remontant au début du XIV^e siècle et conservé dans les archives de la Chambre des Comptes.

Car les Basques sont les « inventeurs » — suivant le sens exact du mot — de la « chasse » à la baleine. A l'aube du Moyen Age, la baleine était reine partout, notamment dans le golfe de Gascogne, où elle connut une variété demeurée célèbre sous le nom de baleine de Biscaye, que les Anglais nomment du joli nom de *Right Whale* et les Espagnols de *Ballena franca*.

Tableau des principaux cétacés



CETACES A FANONS

Le nom de baleine doit être exclusivement réservé aux cétacés à fanons. Exemple : les cachalots sont des cétacés et non des baleines. 1. Baleine franche. 2. Baleine bleue. 3. Baleine à bosse. 4. Rorqual. 5. Baleine grise.

CETACES A DENTS

7. Cachalot. 8. Hyperoodon. 9. Cétacé à bec. 10. Orque ou Epaulard. 11. Narval. 12. Marsouin. 13. Belouga. 14. Marsouin.

LES baleines fuyant, les Basques utilisèrent des voiliers pour les poursuivre. Ils devinrent « orfèvres » en matière de chasse au cétacé, tout en demeurant initiés : Anglais, Hollandais, voyant le profit les interrogeaient, les cajolèrent et en tirèrent le secret de cette industrie neuve, dangereuse mais bénéfique. On peut dire que les Basques sont les inventeurs de la pêche à la baleine.

Elle souffle !...

La chasse à la baleine a suivi son chemin avec les Basques et les autres au cours des siècles... Tant et si bien que ce furent les Baleiniers américains de New Bedford, spécialement qui tirèrent la vedette au cours du XIX^e siècle.

Donc, venu de New Bedford, ou d'ailleurs, voilà notre voilier baleinier. Il est fin de coque, haut de mâture, les portemanteaux chargés de baleinières effilées débordant largement la coque et sommé d'un nid de pie élevé où règne une vigie attentive.

Tout à coup, le cri retentit, venu de tout li-haut et déchainant sur le pont une activité extraordinaire !...

— She blows !... Elle souffle !

— Où cela ? hurle le capitaine.

— Deux milles, bâbord avant, sous le vent.

L'armement de la baleinière se hâte à peine dans l'embarcation, que celle-ci s'affale déjà le long du bord et s'éloigne rapidement, le chef d'embarcation penché sur la godille-gouvernail et le harponneur fixé pour lors sur son aviron, à l'avant.

Seul, le chef d'embarcation voit les monstres s'ébattre : les autres, ramant, leur tournent le dos. Il est donc seul juge et, sur son visage tendu, les autres ont prévu la phrase qu'il crie maintenant :

— Debout, harponneur, donne-lui en !

Agile, le harponneur abandonne l'aviron et se dresse, le harpon, bien en main... A trois mètres, le cachalot roule dans la vague qui le rejette sur la paroi de la baleinière avec un bruit de ressac. De toute sa force, il lance le dard, suivi de la ligne sifflante.

— En arrière toute !

Il était temps, le cachalot blessé vire brusquement de bord et s'éloigne, entraînant la baleinière à une vitesse fantastique.

Ce côté artisanal et littéraire de la chose est bien mort aujourd'hui, sauf aux Açores où l'on pique encore, avouons dit, comme au bon vieux temps.

L'escadre est prête pour le départ. Elle viendra le plus souvent de la Scandinavie pour gagner, tout en bas, les

eaux de l'Antarctique ou celles de l'Arctique, proches des côtes sibériennes. Le navire-amiral, c'est le navire-usine. Haut comme quatre étages au-dessus de l'eau, il pèse de 20 à 25 000 tonnes. Autour sont les chasseurs-baleiniers, bas sur l'eau, mais au gaillard d'avant surélevé et armé du canon lance-harpon. Comme sur les voiliers, la vigie est imposante, son rôle est demeuré tout aussi important. Il y a aussi les ravitailleurs, les pétroliers, et à bord tout le monde s'affaire.

On a pris la mer, on a atteint les lieux de chasse. Vraiment, on répugne à parler de lieux de pêche.

— Bläst !

Le vieux cri des baleiniers a retenti... en langue scandinave, et cela veut toujours dire : « Elle souffle ! »

Mais point de baleinière à l'eau cette fois. Sur le gaillard d'avant, près de sa pièce, le harponneur moderne veille. On l'appelle maintenant le gunner (le canonnier). Il a vu et tendu le bras tandis que la poursuite s'amorce.

Elle va durer un peu, jusqu'à ce que, devant, surgisse de l'eau, à cinquante mètres, le dos luisant du cétacé.

— Boom !

Un nuage de fumée et avec vélocité le câble du harpon se déroule en spirale. On vire au treuil et domptée, soufflant un haut et épais jet de sang, la baleine agonise, se débattant dans les dernières convulsions. C'est ce que les baleiniers nomment le flury.

Remorquée, amarrée, ventrée en l'air le long de la coque, gonflée à la lance pneumatique pour se maintenir à flot, la baleine morte, que d'autres prises viendront accompagner, sera amenée au navire-usine, ou à la station-usine établie à terre. Là, le travail sera le même.

Débitée en larges blocs carrés, la baleine finira dans les bouillottes quant au lard, sous la presse quant à la viande, car, à présent, on est économe, on ne perd rien. L'huile, vitaminée à haute dose, sera tirée du foie qui, parfois, pèse une tonne. Le cachalot donnera son ossement utilisé dans la fabrication des parfums. Les bons morceaux de viande finiront en saucisses ou conserves, les résidus coupés, pressés, en aliments pour le bétail et jusqu'aux os, broyés, qui finiront sous forme d'engrais ! Directement de la mer et à la terre en quelque sorte !

Mais avec de tels moyens où en seraient les cétacés si on n'y avait pas pris garde ? Si les armateurs et chasseurs n'eussent pris eux-mêmes l'initiative d'une réglementation draconienne, on ne fût parvenu à rien. Riche et comédorable, la baleine, aujourd'hui protégée, demeurera un appoint économique sans prix.

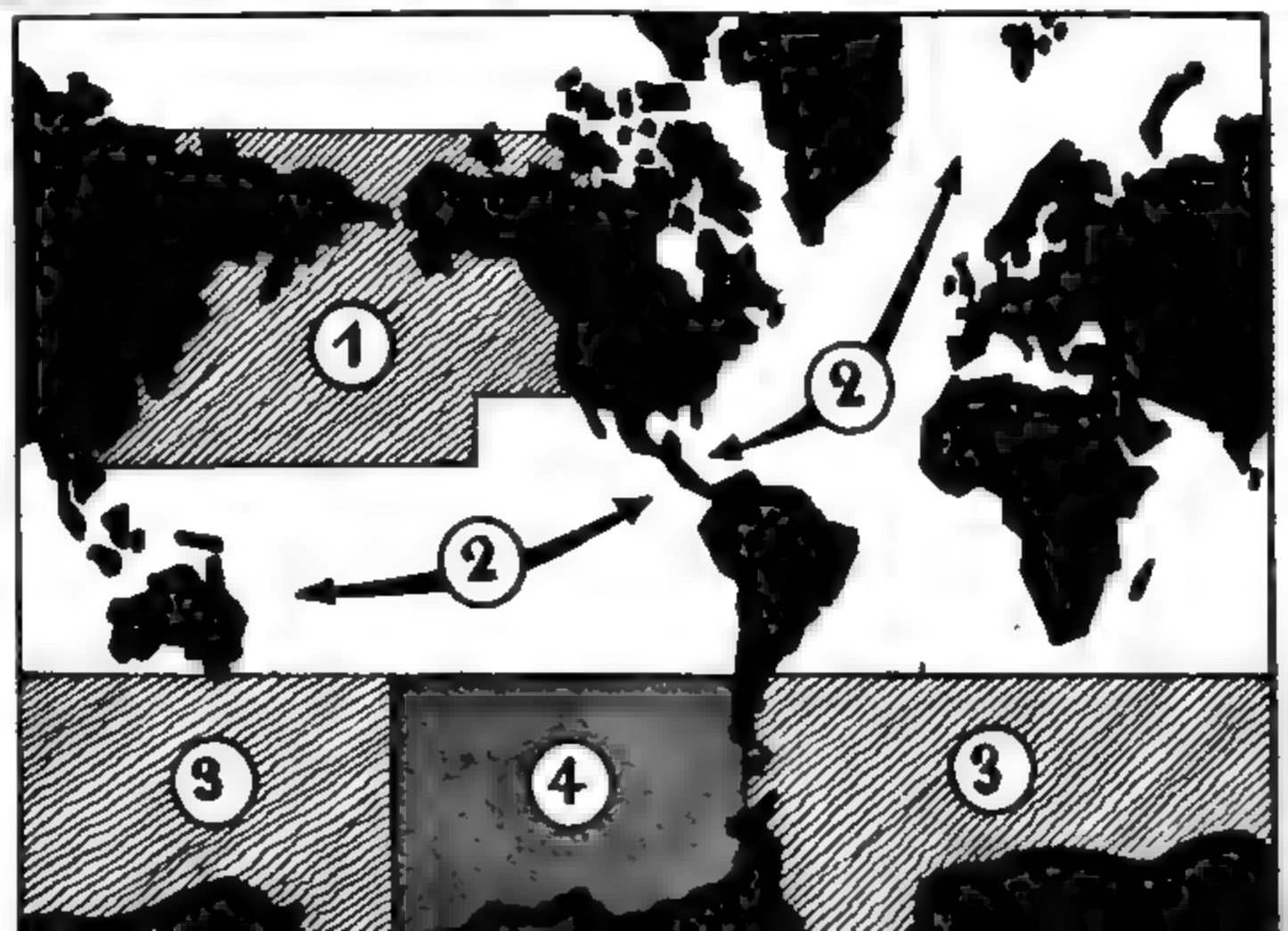
Henri DIMPRES.

VOIR PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA

LA REGLEMENTATION DE LA CHASSE A LA BALEINE

En vue d'éviter les irrémédiables massacres et de perpétuer la conservation de l'espèce, cette chasse est sévèrement réglementée. Disons, d'entrée, que la chasse à la baleine franche est totalement interdite et passible de sanctions. En 1 : espace où la présence de navires-usines est admise. 2. Chasse autorisée, mais sans la présence de navires-usines. 3. Chasse limitée et réglementée. 4. Chasse interdite de l'Antarctique.

Notre prochain pilotorama : **SOLFERINO**



CE QU'UN HARPONNEUR DOIT SAVOIR...

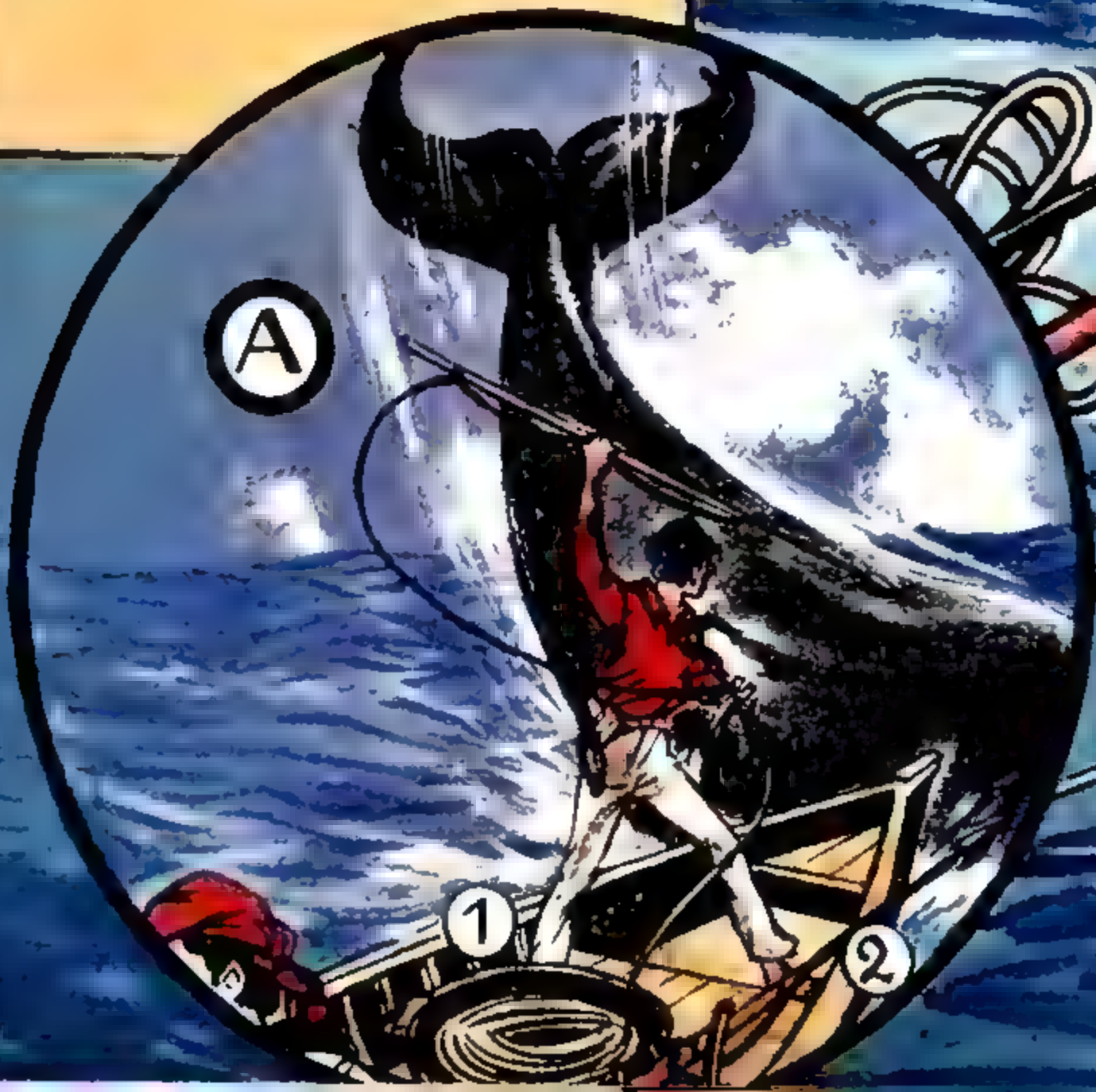
Positions successives d'une baleine bleue entre le souffle (1) (au moment où elle émerge) et le saut (2) (au moment où elle plonge).

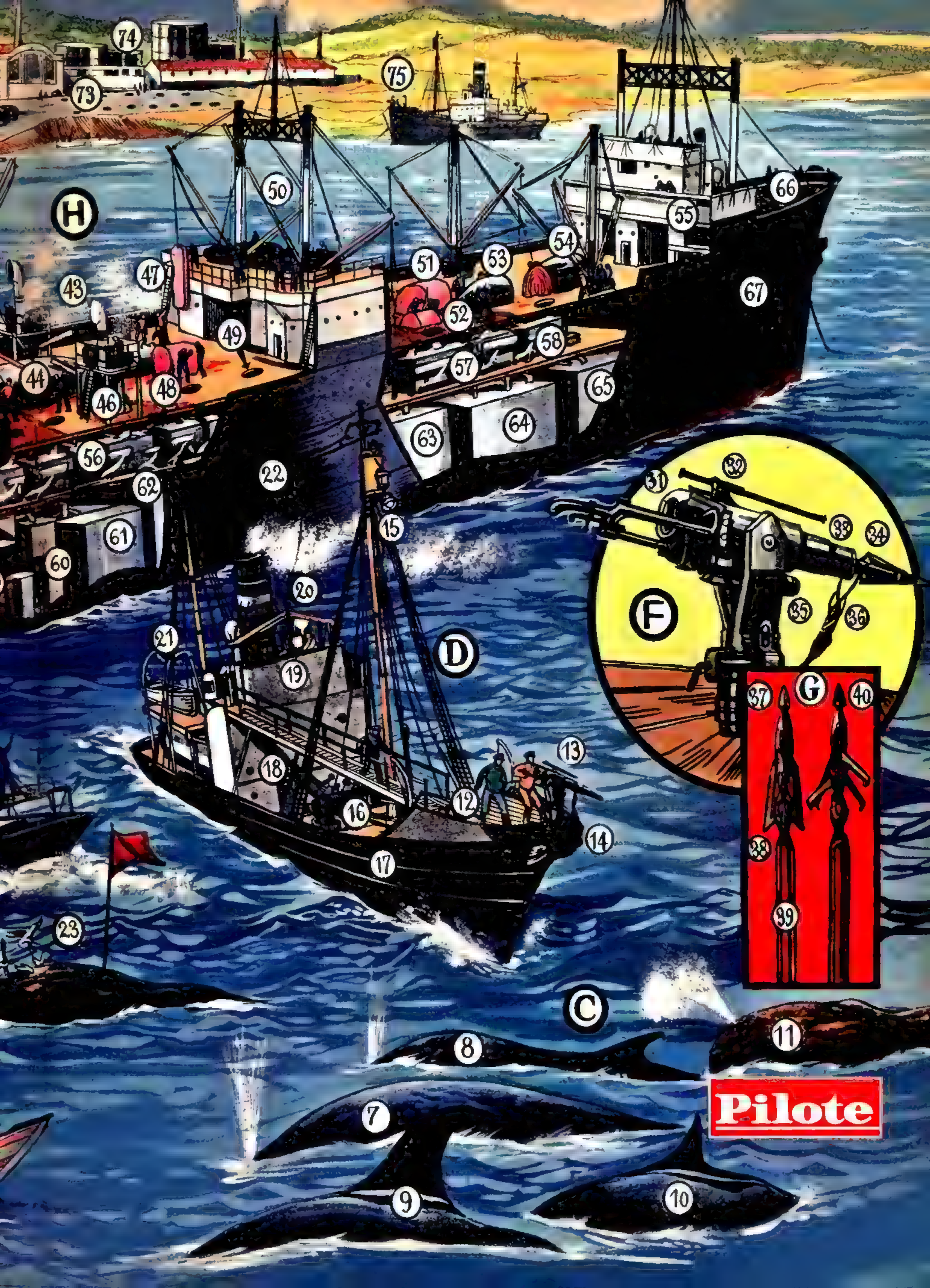
LES BALEINIERS

1

Harponneur d'antan (A). En chemise rouge traditionnelle le harponneur attaque la baleine au harpon (1). Le câble enroulé dans son baquet (2) la lance qui permettra d'achever le cétacé. (B) Héritiers des pêcheurs basques, créateurs de la chasse à la baleine, les Portugais des Açores utilisent encore la baleinière et le harpon à main (3) chef d'embarcation maniant la godille-gouvernail (4) rameurs (5) harponneur (6) lance. (C) Quelques cétacés avec leur souffle caractéristique : (7) baleine bleue (8) rorqual commun (9) orque ou épaulard, véritable « loup » des mers, cétacé à dents, attaquant et dévorant les baleines ; mâle avec sa nageoire dorsale caractéristique (10) épaulard femelle (11) cachalot. (D) Les expéditions baleinières sont aujourd'hui de véritables flotilles comprenant des navires-chasseurs, satellites du navire-cuisine. Voilà un chasseur partant en expédition (12). Gaillard d'avant surélevé (13) canon lance-harpon (14) écoulier pour le passage du câble de remorque (15) vigie signalant les « souffles » de cétacés (16) treuil servant au déroulement du câble (17) écouliers latéraux pour l'amarrage des baleines harponnées (18) Passavant reliant la passerelle au gaillard d'avant (19) projecteur (20) passerelle (21) baleinières (22) antenne radio (23) baleine harponnée, munie de son fanion de repérage (24) oiseaux de mer. (E) Chasseur-baleinier rejoignant le navire-usine avec ses prises (25) baleines remorquées (26) gonflage de baleines à la lance pneumatique pour les faire flotter (27) mât de charge (28) cabine radio les installations radar sont rares à bord ; les ondes Audic font fuir les baleines (29) pointe de harpon ancien (30) couteau à dépecer ou « blubber spade ». (F) Le canon lance-harpon : (31) ouïsse (32) hausse (33) canon (34) harpon classique à branches (35) frein de récupération de recul (36) câble. (G) Harpon à branche : (37) harpon au moment du tir (38) branches repliées formant avec la tête un ensemble rigide (39) crue permettant la fixation du câble (40) branches écartées d'après pénétration dans le corps de la baleine et explosion de l'obus déterminant l'écartement. (H) Le bateau-usine, « Unité amirale » de la flotte baleinière. C'est un navire norvégien. (41) slip, ou tunnel permettant de hisser les baleines (42) baleine sur le slip (43) pont de dépeçage (44) baleine sur le pont de dépeçage (45) et (50) grues à treuils (46) scies (47) quartier de lard (48) morceau de viande (49) et (52) treus à graisse, où sont introduits les morceaux de lard dans les conduits intérieurs (51) morceaux de viande (53) queue de baleine (54) tête (55) emplacement de la presse à viande (56) digesteurs (appareils Hartmann) où les graisses sont traitées de diverses façons, notamment à l'eau salée, et mises à bouillir pour l'extraction de l'huile (57) digesteurs à viande (58) purificateur (59) machine (60) bouilleurs (61) et (63) réservoir à mazout (62) réservoirs à huile (64) et (65) stockage de l'huile (66) avant réservé à la navigation (67) logement de l'équipage (68) baleinières (69) passerelle (70) logement des officiers. (I) La présence des navires-usines étant interdite en certaines zones, des stations terrestres ont été établies. En voici une (71) baleine attendant le dépeçage (72) plan incliné (73) plateforme de dépeçage (74) réservoirs pour le combustible et le stockage de l'huile (75) chasseur baleinier au mouillage.

HENRI DIMPRE





Pilote



Un conseil de Raymond Kopa

Jeunes, entraînez-vous avec le BALLON KOPA, ballon de caoutchouc à valve, spécialement étudié pour vous.

C'est une création

DELACOSTE

PARIS



JEU DES CANNIBALES

Attention!



MARS

Le printemps

Voici le personnage que vous auriez dû reconstituer avec trois des images contenues dans les Boîtes de CREME DE GRUYERE ENTREMONT, et collées sur une carte postale adressée, avant le 30 avril 1961, à ENTREMONT, BP 29 à ANNECY, pour que votre classe puisse gagner l'un des 40 prix (voir Pilote n° 63, du 5-1-61), offerts chaque mois à toutes les Ecoles de France.

Vite, trouvez dans les images d'ENTREMONT, le personnage qui représente le mois d'AVRIL, collez-le sur une carte postale avec le nom et l'adresse de votre classe et de votre école et expédiez-le à ENTREMONT, BP 29 à ANNECY. Et gagnez grâce aux

CRÈMES DE GRUYÈRE

ENTREMONT

JUSQU'OU PEUT-ON REGULER LES LIMITES DE LA MÉMOIRE ?

CURIEUSE EXPERIENCE DANS UN RAPIDE

Je montai dans le premier compartiment qui me parut vide, sans me douter qu'un compagnon invisible s'y trouvait déjà, dont la conversation passionnante devait me tenir éveillé jusqu'au matin.

Le train s'ébranla lentement. Je regardai les lumières de Stockholm s'éteindre peu à peu, puis je me roulai dans mes couvertures en attendant le sommeil; j'aperçus alors, en face de moi, sur la banquette, un livre laissé par un voyageur.

Je le pris machinalement et j'en parcourus les premières lignes; cinq minutes plus tard, je le lisais avec avidité comme le récit d'un ami qui me révélerait un trésor.

J'y apprenais, en effet, que tout le monde possède de la mémoire, une mémoire suffisante pour réaliser des prouesses fantastiques, mais que rares sont les personnes qui savent se servir de cette merveilleuse faculté. Il y était même expliqué, à titre d'exemple, comment l'homme le moins doué peut retenir facilement, après une seule lecture attentive et pour toujours, des notions aussi compliquées que la liste des cent principales villes du monde avec le chiffre de leur population.

Il me parut invraisemblable d'arriver à caser dans ma pauvre tête de quarante ans ces énumérations interminables de chiffres, de dates, de villes et de souverains, qui avaient fait mon désespoir lorsque j'allais à l'école et que ma mémoire était toute fraîche, et je résolus de vérifier si ce que ce livre disait était bien exact.

Je tirai un indicateur de ma valise et je me mis à lire posément, de la manière prescrite, le nom des cent stations de chemin de fer qui séparent Stockholm de Trehörningsjö.

Je constatai qu'il me suffisait d'une seule lecture pour pouvoir réciter cette liste dans l'ordre dans lequel je l'avais lue, puis en sens inverse, c'est-à-dire en commençant par la fin. Je pouvais même indiquer instantanément la position respective de n'importe quelle ville, par exemple énoncer quelle était la 27^e, la 84^e, la 36^e, tant leurs noms s'étaient gravés profondément dans mon cerveau.

Je demeurai stupéfait d'avoir acquis un pouvoir aussi extraordinaire et je passai le reste de la nuit à tenter de nouvelles expériences, toutes plus compliquées les unes que les autres, sans arriver à trouver la limite de mes forces.

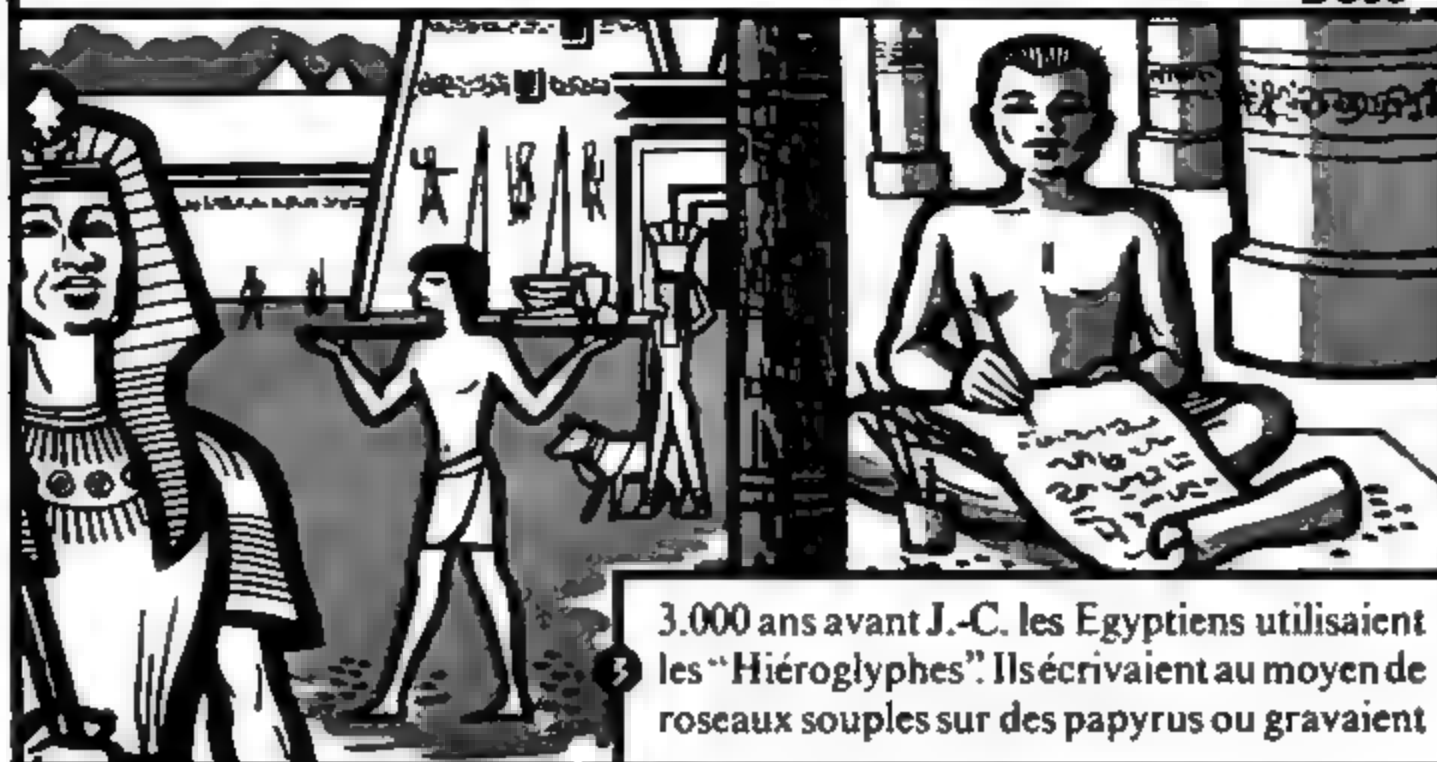
Bien entendu, je ne me bornai pas à ces exercices amusants et, dès le lendemain, j'utilisai d'une façon plus pratique ma connaissance des lois de l'esprit. Je pus ainsi retenir avec une incroyable facilité, mes lectures, les airs de musique que j'entendais, le nom et la physionomie des personnes qui venaient me voir, leur adresse, mes rendez-vous d'affaires, et même apprendre en quatre mois la langue anglaise.

Si j'ai obtenu dans la vie de la fortune et du bonheur en quantité suffisante, c'est à ce livre que je le dois, car il m'a révélé comment fonctionne mon cerveau.

Sans doute désirez-vous acquérir, vous aussi, cette puissance mentale qui est notre meilleur atout pour réussir dans l'existence; priez alors E. S. Borg, l'auteur de la méthode, de vous envoyer son petit ouvrage documentaire « Les Lois éternelles du Succès », dont une nouvelle édition vient de paraître en français. Il le distribue gratuitement à quiconque veut améliorer sa mémoire. Voici son adresse : E. S. Borg, chez Aubanel, 8, place Saint-Pierre, à Avignon. Ecrivez-lui tout de suite, avant que la nouvelle édition soit épuisée.

E. DORLIER.

L'HISTOIRE DE L'ÉCRITURE RACONTÉE PAR **VISOR Pen**



3.000 ans avant J.-C. les Egyptiens utilisaient les "Hiéroglyphes". Ils écrivaient au moyen de roseaux souples sur des papyrus ou gravaient



sur pierre (obélisque de Louqsor (place de la Concorde à Paris). Voici un exemple d'écriture égyptienne.

(à suivre)

VISOR Pen 7

A CARTOUCHE

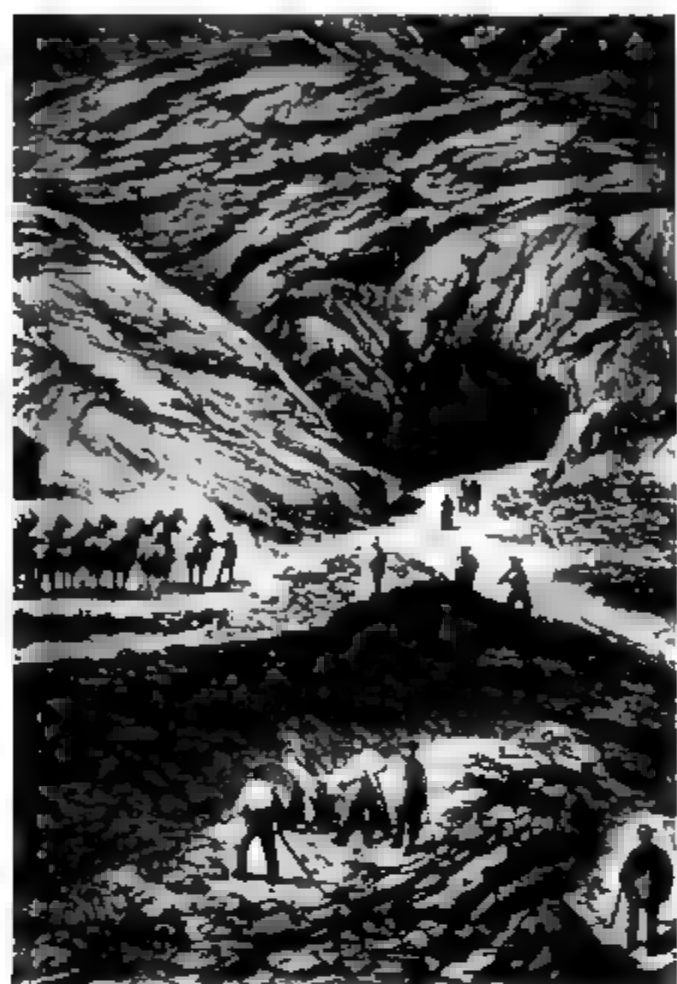
est l'instrument d'écriture le plus moderne.

L'étui de 5 cartouches : 1 NF

12,50 NF



Les Chinois engagés par « Chinese Charlie » furent les principaux artisans de cette réalisation : le premier chemin de fer transcontinental de l'Amérique.



La percement du tunnel du Summit fut une entreprise ardue. Attaqué en quatre points au pic et à la dynamite, il fallut deux saisons pour l'achever.



La station d'Omaha, point de départ de la ligne vers le Pacifique. La gare présentait un aspect assez pittoresque, car toutes les races s'y rencontraient.



De nombreux ravins abrupts, coupant le passage de la voie ferrée qui culminait à près de 3 000 mètres. Il fallut construire des ponts de bois.

La Sierra Nevada vaincue par les Chinois de la Central-Pacific

par George FRONVAL

Quatre hommes intrépides décidèrent un jour, dans un but commercial, de construire une voie ferrée traversant le continent américain. C'est la suite du récit de cet exploit sans précédent que nous vous présentons aujourd'hui.

THEODORE JUDAH ne vécut pas assez longtemps pour voir achevée l'œuvre gigantesque dont il fut l'un des plus actifs et acharnés partisans. Traversant l'isthme de Panama pour se rendre plus rapidement à Washington afin d'y discuter une fois encore avec des politiciens, il contracta les fièvres. Transporté dans un hôpital de New York, il y mourut le 2 novembre 1863. Il fut remplacé par deux de ses collaborateurs, Sam S. Montague qui occupa à sa place le poste d'ingénieur en chef et par John H. Strobridge qui prit le titre de super-intendant à la construction.

Alors surgirent les premières difficultés financières. L'argent récolté par Collis P. Huntington fut rapidement dépensé. Le transport par mer était devenu beaucoup plus cher, les armateurs ayant majoré leurs prix du fait des risques plus grands provoqués par les opérations militaires des deux camps. Toutefois, jamais les travaux ne furent interrompus. Cependant, sur plusieurs chantiers, l'activité de certaines équipes se trouva ralentie à la suite de la pénurie des matériaux indispensables.

Washington, sollicité, ne pouvait verser de nouvelles sommes d'argent. La trésorerie de l'Union suffisait tout juste à alimenter les dépenses de l'armée. Alors on pensa à ouvrir un emprunt. Un vote fut fait lors d'une séance du Congrès. Trois États seulement se montrèrent favorables. Il fallut attendre jusqu'en 1865 pour avoir la majorité.

Les travaux, cependant, continuèrent à l'ouest des Rocheuses. Seulement, il fallut 11 mois pour construire les 5 miles reliant Newcastle au nouveau centre d'Auburn. Le trafic fut ouvert entre ces deux villes le 13 mai 1865. Le gouvernement se décida à apporter une aide aux Quatre Grands.

Les hommes de la Central Pacific s'attaquèrent aux contreforts de la Sierra Nevada. Les Chinois de Charles Crocker purent alors montrer ce dont ils étaient capables.

Le premier tunnel

Au début de l'année 1866, le plus dur de leur besogne commença. Il fut décidé que le tunnel de Summit, situé à plus de 800 mètres d'altitude, serait entrepris sur quatre chantiers à la fois. En effet, alors que des ouvriers attaquaient au pic et à la dynamite le roc à l'entrée et à la sortie, d'autres opéraient dans deux puits creusés sur le tracé. Le rocher était si résistant que le forage de ces deux puits demanda plus de temps que le percement des galeries du tunnel.

Ce tunnel ne fut pas le seul qui jalonna le tracé du chemin de fer. Dans cette même Sierra, il y en eut 14 autres.

Les deux hivers 1865-1866 et 1866-1867 furent particulièrement rigoureux et pénibles à supporter pour les ouvriers blancs

qui encadraient et dirigeaient les Chinois et qui n'étaient guère habitués à travailler à une telle altitude. Alors, Charles Crocker eut l'idée audacieuse de faire installer sur des patins 3 locomotives et 40 wagons et de les transporter ainsi sur un parcours de 50 miles, dont 28 au milieu de montagnes escarpées jusqu'au canyon de Truckee River où, la neige étant beaucoup moins épaisse, les travaux s'avéraient possibles.

En novembre, les travailleurs atteignirent Summit, où fut édifée une petite station, et un nouveau départ fut pris en direction de la vallée de la Truckee River.

La première locomotive parvint à la frontière entre la Californie et le Nevada, le 13 décembre 1867. Quelques jours plus tard, les hardis pionniers rencontrèrent de nouvelles difficultés. En pleine Sierra, sur une distance de 7 miles, à une altitude de près de 3 000 mètres, ils furent arrêtés par de nombreux ravins aux parois abruptes qu'ils durent franchir à l'aide de ponts construits au prix d'un travail inouï.

Il y avait aussi les risques d'avalanche. Les chutes et les éboulements de neige étaient fréquents. Ce fut dans cette région que, pour la première fois, on bâtit ces abris en bois qui caractérisent les chemins de fer américains.

Cette sorte de hangar fut ainsi édifié sur un parcours de plus de 40 miles, ce qui fit dire, avec le sourire, à un ouvrier chevronné : « J'ai déjà construit bien des chemins de fer. C'est bien la première fois que j'en fais un dans une grange ! »

1 mile de rail par jour

L'année 1868 fut, pour les hommes de la « Central Pacific » une année de rude labeur. Chinese Charlie annonça que chaque jour 1 mile au moins de tracé devait être édifié. Ce but assigné fut toujours dépassé.

La lutte amicale engagée avec l'« Union Pacific » qui, elle, construisait au-delà des prairies une ligne en direction de l'Ouest, atteignit alors son point culminant.

Bientôt, les deux entreprises allaient se trouver face à face, toutes deux s'efforçant de grignoter le plus de terrain, celui-ci devant devenir la propriété de l'occupant qui, par la suite, assurerait l'exploitation du nouveau réseau.

Pour la « Central Pacific » la lutte contre les rochers proches du Donner Lake, épreuve difficile et rude, fut menée à bien en dépit des complications rencontrées. Les travaux s'achevaient au printemps 1868.

Ainsi la Sierra était conquise, dominée, asservie.

Des méthodes nouvelles trouvant leur application sur un terrain plat, furent arrêtées. Tout ce monde ne demeura plus dans une ville fixe mais dans une cité mo-

bile qui pouvait se déplacer au fur et à mesure que progressait la voie.

C'était là un spectacle curieux que ces édifices fragiles qui abritaient non seulement les bureaux des ingénieurs et les dortoirs des travailleurs mais aussi saloons, tripots, salles de danses dont les patrons n'avaient d'autre ambition que de soutirer par des moyens pas toujours honnêtes, l'argent des milliers d'ouvriers.

Lutte entre l'Union et la Central Pacific

Lors du premier tracé des deux tronçons, celui de la « Central Pacific » et celui de l'« Union Pacific », on n'avait pu établir le lieu exact où les deux entreprises se rencontreraient. Mais il vint un jour, où il fut possible d'émettre des suppositions, d'établir des pronostics. Le Gouvernement envoya une commission d'experts et d'hommes politiques qui, après une visite sur place, décida que le raccord aurait lieu à proximité de Promontory Point, près du Grand Lac Salé, dans l'Utah, non loin des territoires occupés par Brigham Young et ses Mormons.

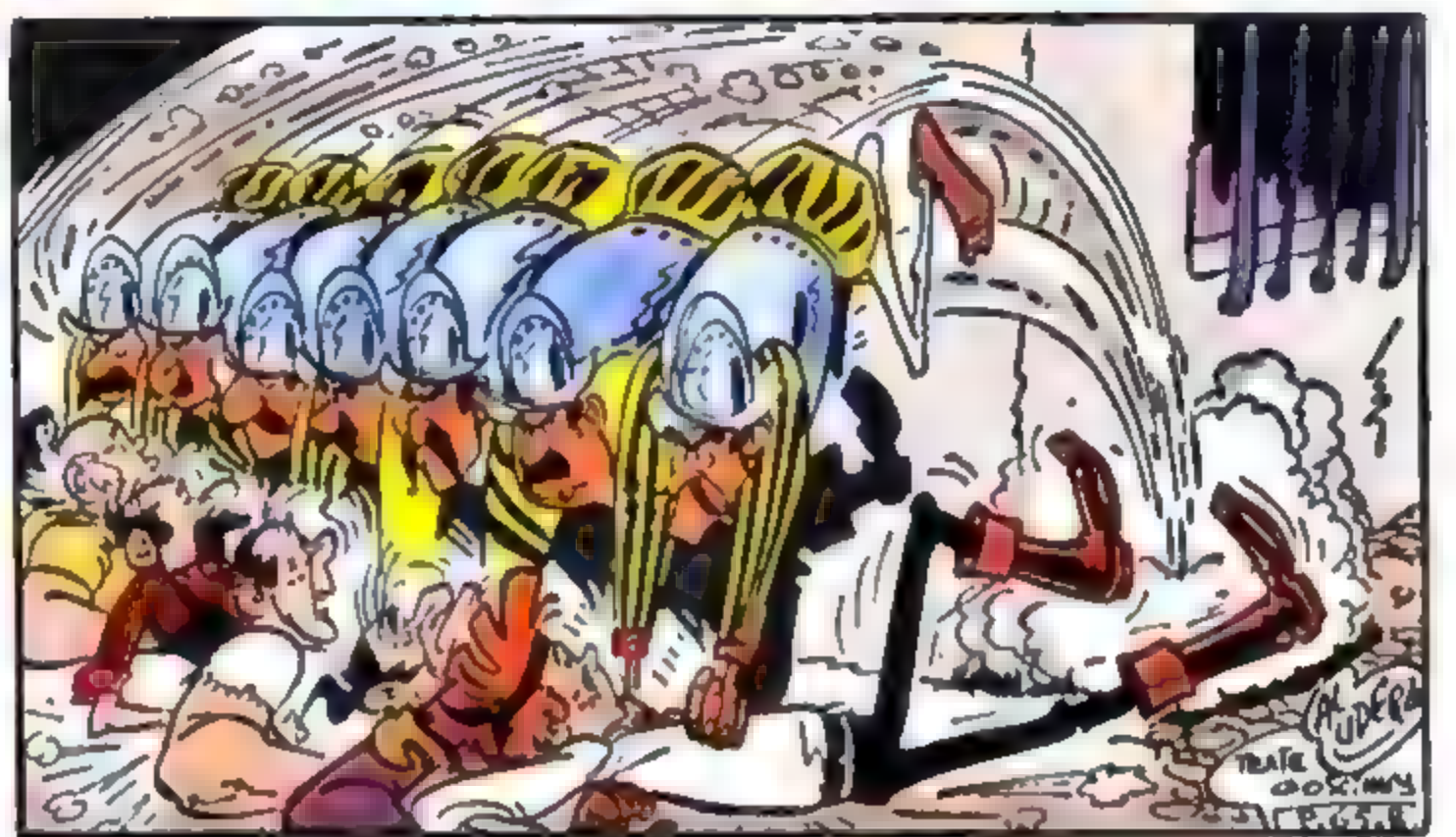
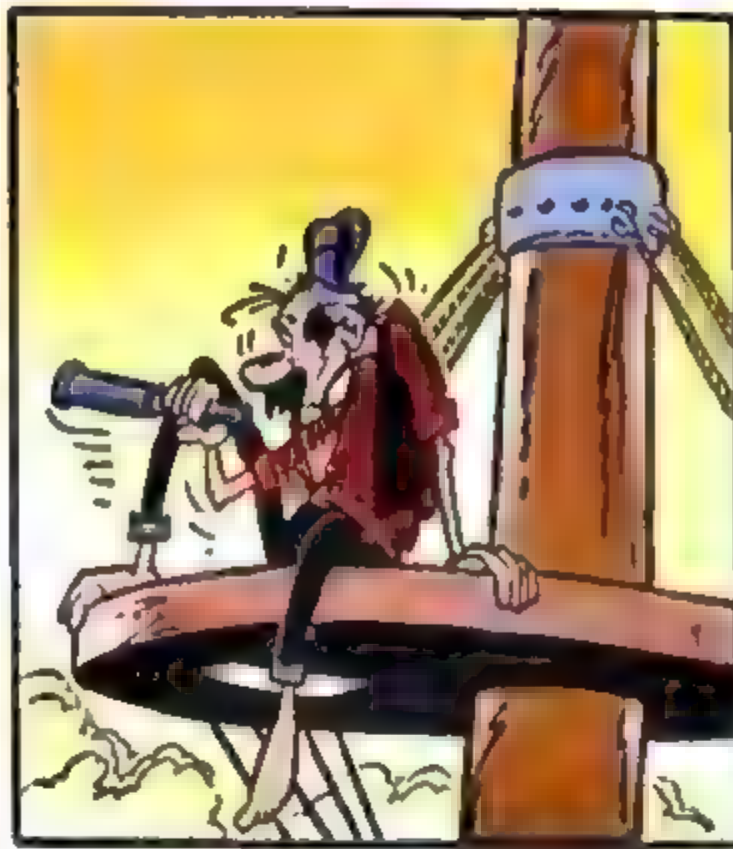
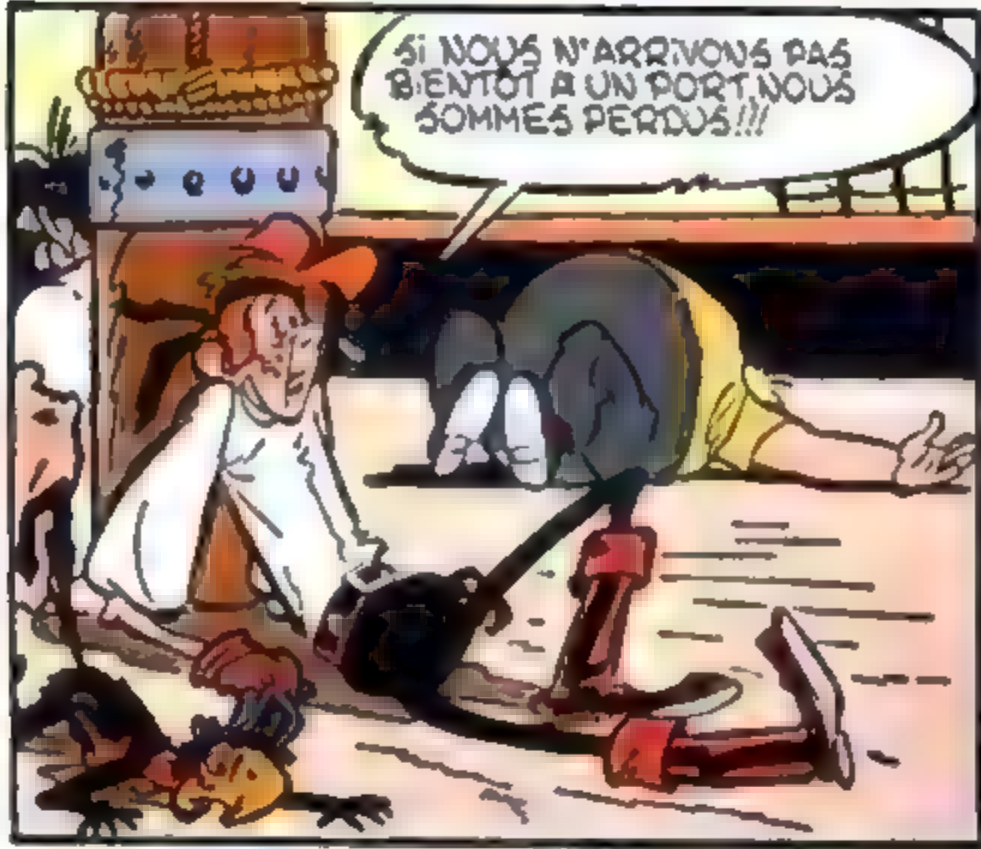
Une ardeur jusqu'alors inconnue stimula les ouvriers des deux compagnies. Un jour les Irlandais de Charles Crocker ayant placé 6 miles de parcours, les Irlandais de l'« Union Pacific » jurèrent de faire mieux le lendemain. Vingt-quatre heures plus tard, triomphants, ils annoncèrent qu'ils avaient installé 7 miles de rails.

Mais cette nouvelle ne rebuta nullement Chinese Charlie qui, lançant un défi à son rival Thomas C. Durant, vice-président de l'« Union Pacific », paria 10 000 dollars que ses hommes pouvaient installer 10 miles en une seule journée. Thomas C. Durant releva le gant. Alors Charles Crocker, assisté de John H. Strobridge, mit au point un plan délicat qui fut appliqué au jour fixé, c'est-à-dire le 28 avril 1869.

Non loin d'eux, fortement intéressé, le général G.-M. Dodge, l'ingénieur en chef de l'« Union Pacific », entouré de plusieurs officiers et de nombreux journalistes, envoyés spéciaux des grands journaux de l'Est, les regardait progresser. Un peu plus à l'écart des ouvriers de la compagnie rivale faisaient de même, supputant les chances de leurs rivaux et faisant entre eux des paris. Lorsque le délai de 12 heures expira, les hommes de la « Central Pacific » avaient mis en place 10 miles et 56 pieds de rails, soit 15 mètres de plus que prévu. Ce record, salué par tous par des acclamations frénétiques, ne fut jamais égalé. Aujourd'hui, à quelques miles de Promontory Point, à Rozel, là où à l'époque héroïque se dressait le Camp Victory, un monument en pierre commémore cet exploit extraordinaire.

Voir PILOTE depuis le n° 78.

La semaine prochaine : les pionniers de l'« Union Pacific » en lutte contre les Indiens pillards.

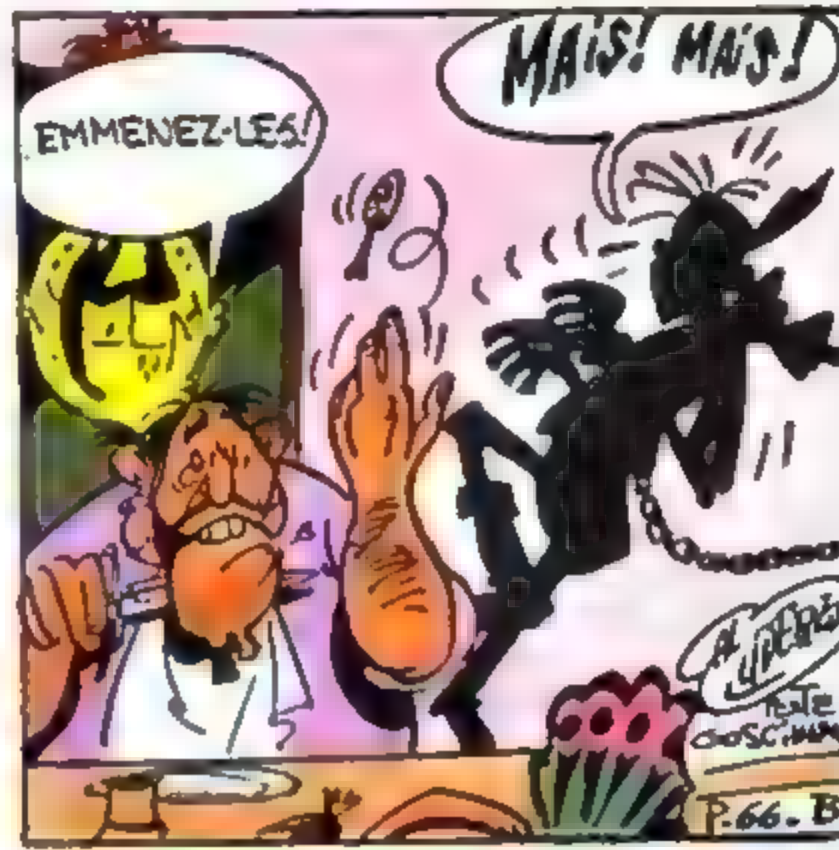
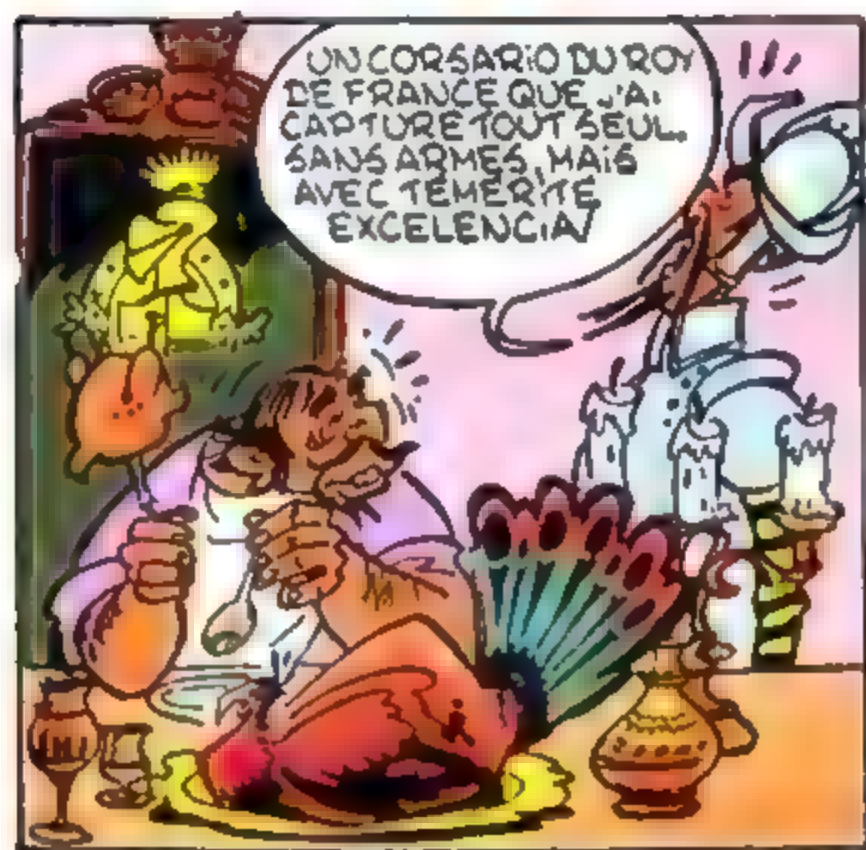
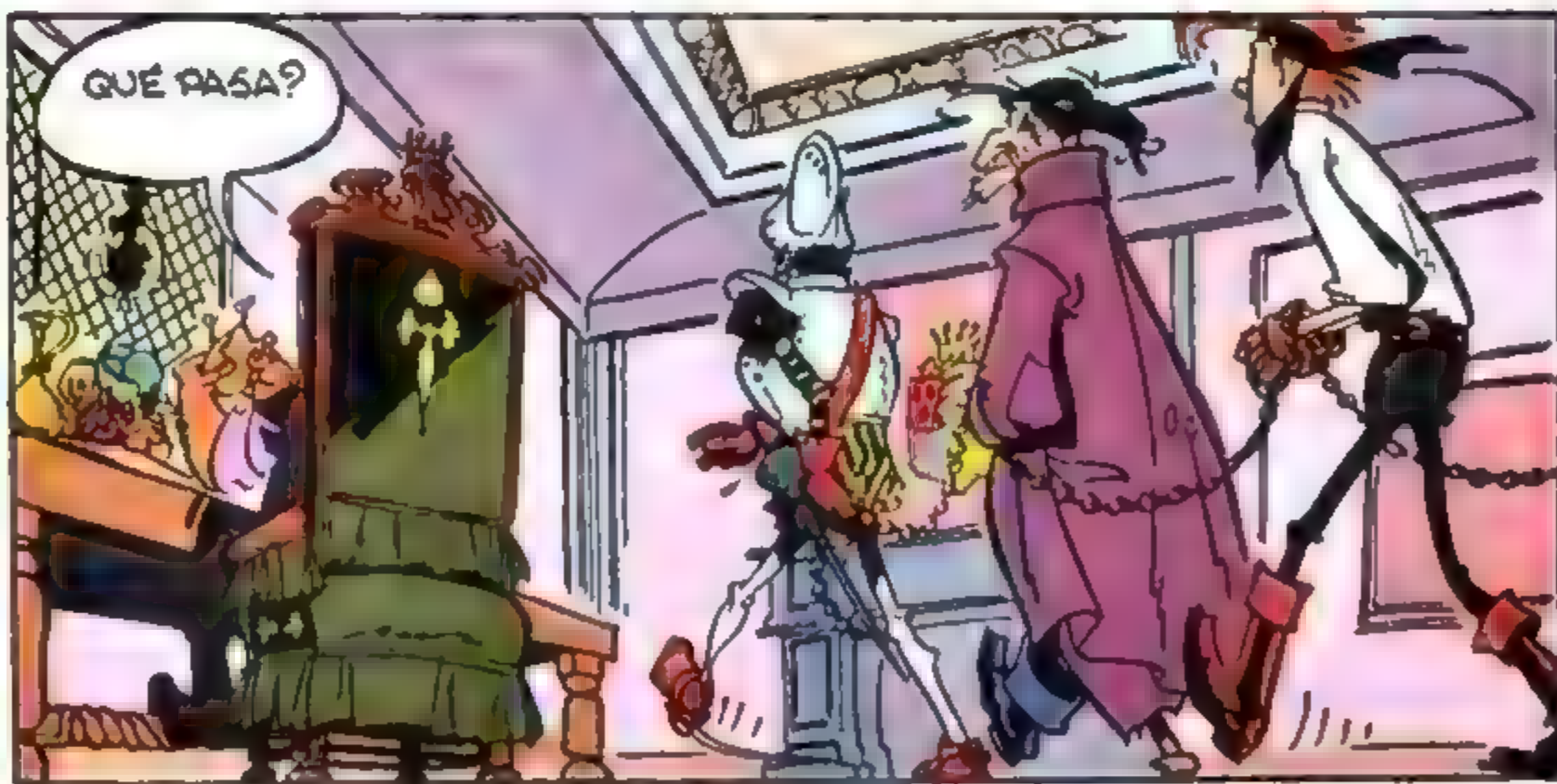
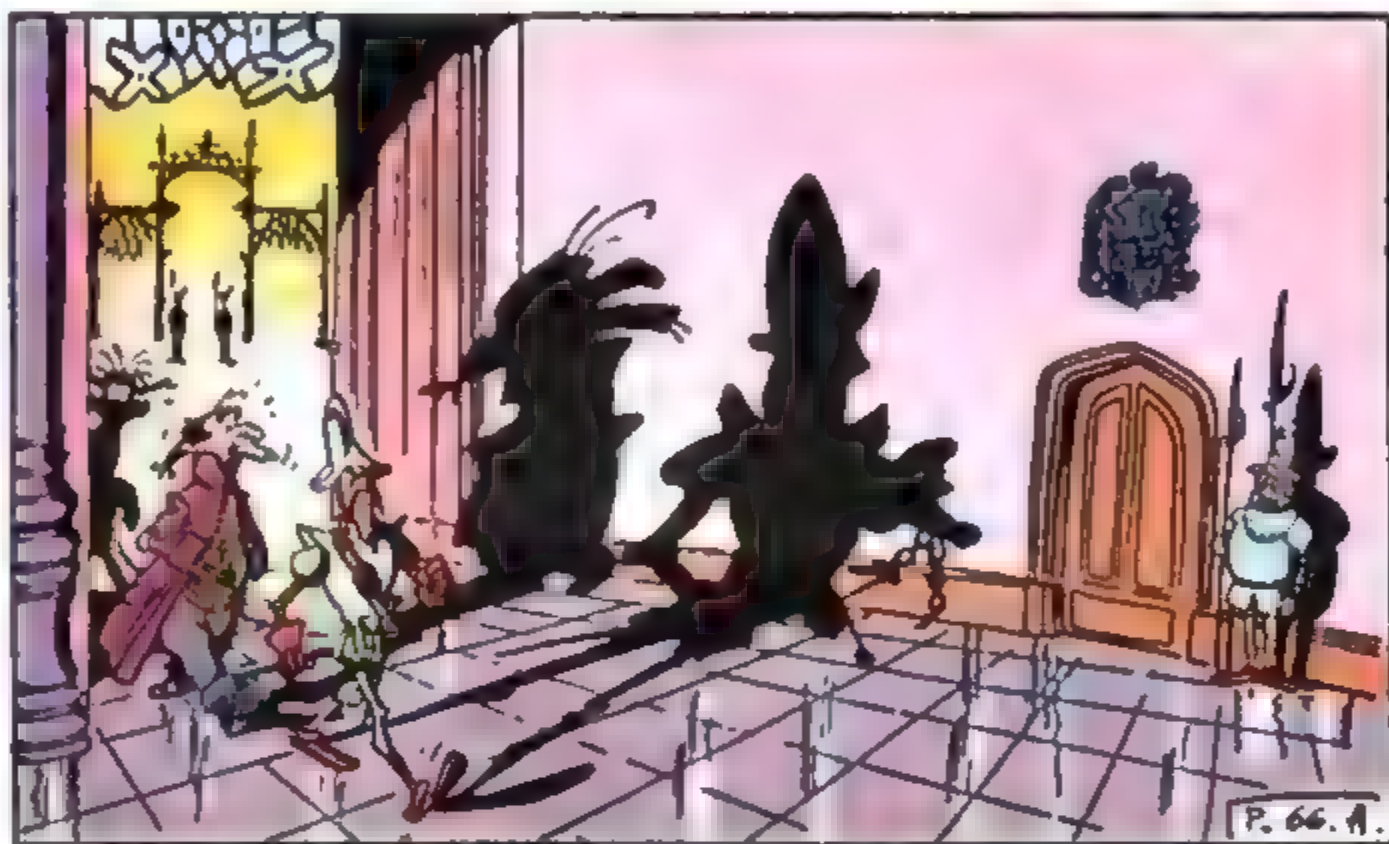


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Le corsaire Leu-salée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. Après une escale chez les Walla-Walla, ils ont pu regagner « La Brave », mais à bord il n'y a plus de provision d'eau !





CONCOURS

PILOTE ★ JEAN RICHARD

Jean Richard
vous ouvre
son zoo et
vous offre
un animal

Attention ! Nous vous avions avertis quand Jean Richard a commencé à vous poser la série de ses dix questions : chaque fois, votre réponse doit nous parvenir, au plus tard, le mardi suivant la parution du numéro où est publiée la question. Donc vous avez quatre ou cinq jours pour vous documenter. Faites-le plutôt que de vous précipiter sans réfléchir sur votre stylo : vous avez déjà dû constater, avec les cinq premières questions, que les réponses n'étaient pas toujours très faciles et que, comme les fauves pris vivants, vous risquez de tomber dans des pièges !

Donc votre mot d'ordre sera : persévérance et... prudence.

Rappelons simplement à ceux qui l'auraient oublié que les dix gagnants de ce concours seront reçus pendant une journée entière par Jean Richard en son zoo d'Ermenonville en compagnie d'une autre grande vedette. Avec déjeuner pris en commun.

Et le tout premier classé se verra offrir un animal par Jean Richard. Bonne chance !



DEYONSE A EQUATION N° 1

- Cet animal est un lama.
- Trois autres sortes de lamas : guanaco, vigogne et alpaca ou alpaga.
- Leur toison est utilisée pour faire des étoffes : alpaga, surtout, et lainage de guanaco ou de vigogne (un mouton en vigogne vaut jusqu'à 300 000 ou 400 000 anciens francs).

Un joyeux trio : entre Annie Cordy qui fut la portefaix de Jean Richard dans l'opérette « Tête de linotte », et Jean Richard lui-même, le guanaco qui figurait à l'arrière-plan de la photo, question publiée dans notre précédent numéro.



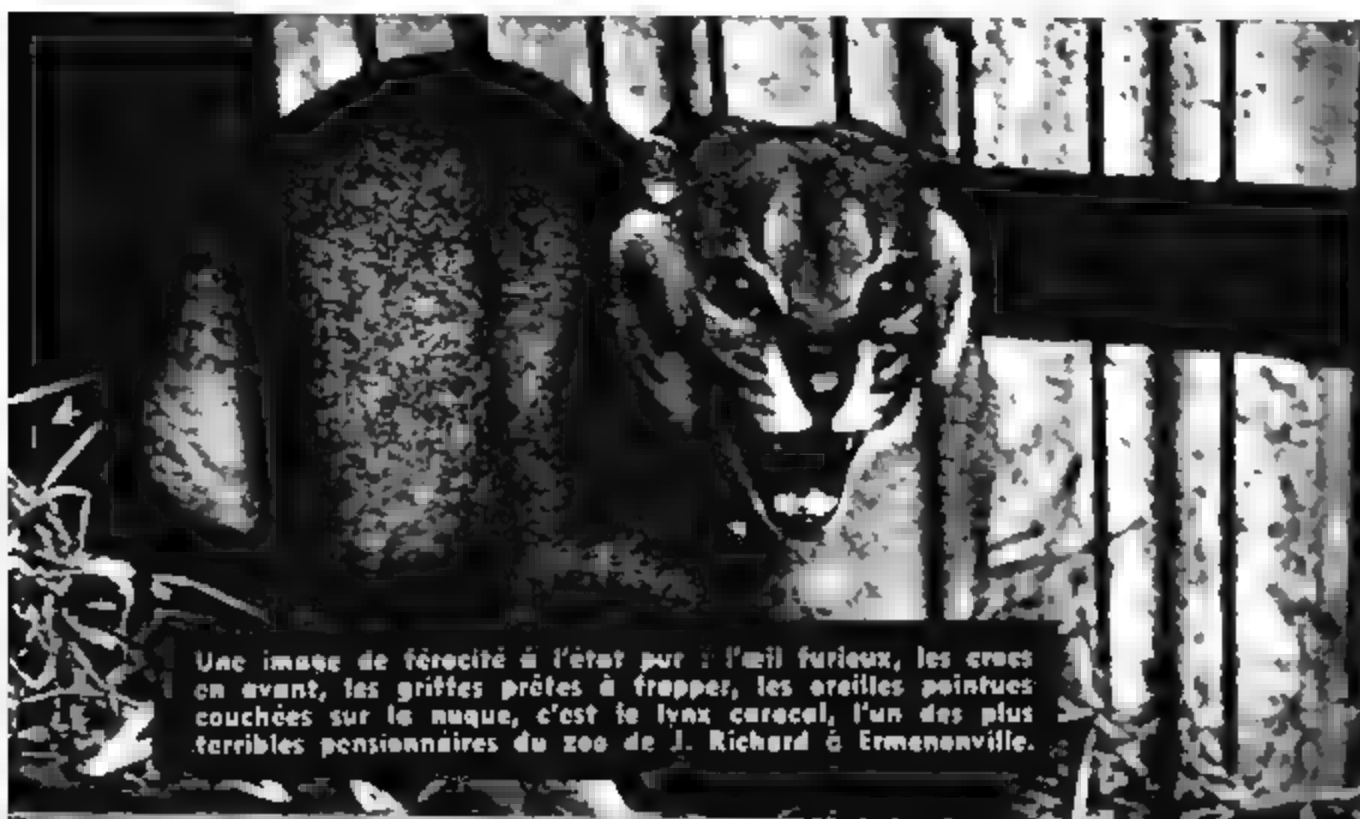
QUESTION N° 2

● De petits félins, lynx, surtout, loups cerviers, caracals, chats-tigres, ocelots et même chats sauvages, sont particulièrement dangereux et reconnus indomptables.

Par contre, les grands félins sont à peu près tous dressables, sauf un. Seul, le grand dompteur Alfred Court s'est attaqué à celui-ci et ses récits sur ce fauve ne sont pas faits pour encourager d'autres belluaires à recommencer. Quel est ce fauve ?

Votre réponse (un simple nom) à cette question doit nous parvenir, au plus tard, mardi prochain, 2 mai, à l'adresse suivante : « Concours Jean Richard » — « Pilote » — 31, rue du Louvre - Paris (2').

UN AUTRE CADEAU DE JEAN RICHARD
SUR PRÉSENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » :
ENTRÉE GRATUITE AU ZOO D'ERMENONVILLE.



Une image de férocité à l'état pur : l'œil furieux, les crocs en avant, les griffes prêtes à frapper, les oreilles pointues couchées sur le nuque, c'est le lynx caracal, l'un des plus terribles pensionnaires du zoo de J. Richard à Ermenonville.

UN PEUPLE

« Le samedi soir, 2 novembre 1493 (deuxième voyage de Colomb), l'amiral, comprenant à l'état des vents et au mouvement des nuages que l'on devait être au voisinage d'une terre, fit carguer la plus grande partie des voiles et ordonna à chacun de monter bonne garde. Ses prévisions étaient justifiées, car on aperçut d'abord une île basse, sans rade ni port, qu'il appela Desseada (la Désirade) « pour le désir que lui et ceux de sa flotte avaient de voir une terre ».

« Aux premières heures de l'aube, le dimanche 3 novembre, apparurent deux îles. L'amiral, pour cette raison, nomma la première Dominica et la seconde fut baptisée Marie-Galante, du nom de son navire. »

« Aussitôt que le jour fut plus avancé, les îles commencèrent à paraître de côté et d'autre, de manière que nous en vîmes six de divers côtés, la plupart assez grandes. »

« On gouverna pour aller atterrir à la Dominique, mais l'amiral n'y ayant pas trouvé un port convenable, donna l'ordre de revenir à Marie-Galante. »

« Aussitôt que nous les eûmes vues, nous soupçonnâmes que ces îles étaient de celles qu'habitent les Caraïbes, race qui mange la chair humaine. »

(Récit d'un témoin oculaire, compagnon de Christophe Colomb.)

BROSSONS maintenant à larges touches une vue d'ensemble des îles où vivaient les Caraïbes.

D'abord la mer, car ces insulaires étaient avant tout un peuple maritime. A l'est où ils habitaient, viennent mourir les grandes houles de l'Atlantique. L'océan est d'un bleu intense. Contrastant avec cet outremer flamboyant, les vagues qui déferlent sur les récifs madréporiques ou les rochers des côtes orientales prennent une blancheur éblouissante. A des kilomètres, on les entend, ces vagues, hurler sur des brisants comme ceux du Charpentier et de la presqu'île de la Caravelle, à la Martinique.

Les havres sont rares. Les criques qu'on rencontre çà et là, même par beau temps, se laissent difficilement aborder.

A l'ouest, changement total. Le vent semble une grande caresse chaude. Des éperons verdoyants s'avancent dans une mer de lapis, limitent des anses, des rades où se blottissent les cases des premiers colons. Ailleurs, des plages de sable fin où jadis venaient pondre les tortues, voisinent avec des « Basses », vastes prairies sous-marines dont les lamantins, des cétacés herbivores, broutaient l'herbe dure.

Quelques enjambées seulement séparaient autrefois le rivage des grands

marades accourus à leurs cris ne leur avaient prêté main-forte.

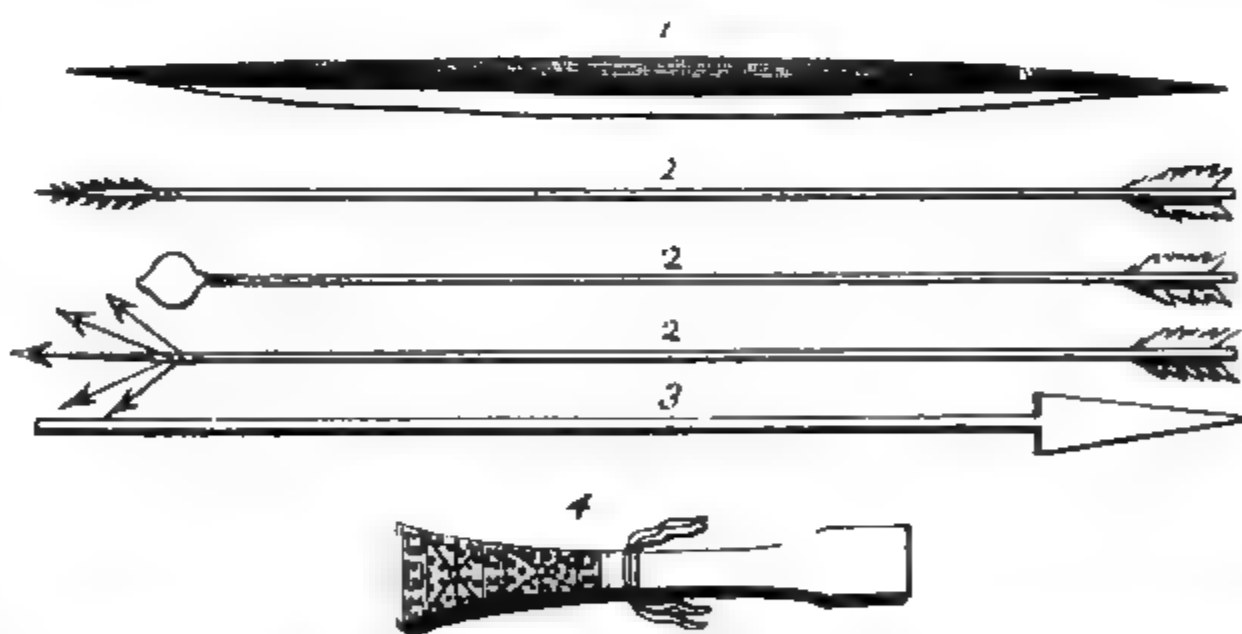
Les femmes caraïbes étaient également d'excellentes ménagères. Séduits par leurs qualités autant que par leur charme exotique, des colons contractèrent des unions avec elles.

On voyait peu de Caraïbes contre-faits, boiteux ou bossus. Si certains présentaient des difformités, cela provenait de blessures de guerre et ces infirmités qui prouvaient leur valeur étaient estimées par eux comme de bonne grâce et glorieuses.

D'OU VENAIENT-ILS ?

Les Caraïbes avaient les pieds larges et épatés parce qu'ils ne portaient point de chaussures. Les femmes, elles aussi, allaient nu-pieds, mais elles s'affublaient, dès leur plus tendre enfance, d'une certaine demi-chaussette de coton tissée sur la jambe même et qui prenait depuis la cheville jusqu'à la naissance du mollet. Cet ornement était d'autant plus estimé des jeunes femmes qu'il constituait une marque distinctive de leur liberté : les esclaves n'en portaient jamais.

D'où venaient les Caraïbes ? Étaient-ils les premiers habitants des petites Antilles ? Ou bien les avaient-ils



Les Indiens Caraïbes ne connaissaient pas le fer et leurs armes étaient extrêmement primitives. Ils soignaient la confection de leurs arcs et utilisaient des harpons à pointe d'os pour la pêche. Ils employaient aussi le « boutou », casse-tête typique des peuplades galibis.

bois où les Caraïbes pratiquaient des abattis pour y faire des jardins et y dissimuler parfois leurs cases. Tel est le cadre enchanteur dans lequel vivaient les Caraïbes, peuple aujourd'hui disparu, que nous allons, avec le peu de données que nous possédons, essayer de ressusciter pour vous.

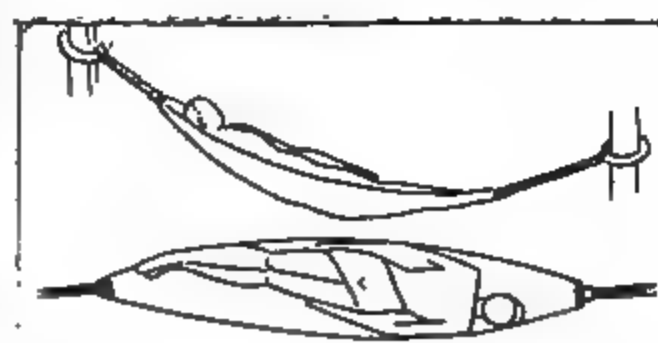
conquises sur une population primitive aux mœurs paisibles ?

La plupart des Caraïbes croyaient descendre des Galibis, une importante tribu guyanaise. Ils assuraient que leur « Kalinago », ennuyé de vivre parmi sa nation et désireux de conquérir de nouvelles terres, fit embarquer toute sa famille et, après une longue navigation, s'établit à la Dominique. Mais ses enfants, perdant le respect dû à leur père, l'emprisonnèrent. Kalinago n'en mourut point, mais se

SPLENDIDE TYPE HUMAIN

De belle stature, larges d'épaules et de hanches, harmonieusement proportionnées, musclées comme des athlètes : tels étaient les Caraïbes. Dans l'ovale du visage, on remarquait surtout leurs yeux noirs qui, sans être bridés comme ceux des Asiatiques, se retroussaient légèrement vers les tempes. Les femmes, au regard plein de langueur, étaient presque aussi musclées que les hommes. Lors d'une descente des Espagnols à la Guadeloupe, les femmes se battirent corps à corps avec un groupe de débarquement. Elles terrassèrent plusieurs matelots et auraient fait prisonniers les autres si des ca-

Le hamac fut une invention caraïbe



DISPARU : LES CARAIBES

transforma en poisson monstrueux appelé « Akalouman ».

En somme, trois faits montrent clairement que les Caraïbes sont issus de Galibis. Le premier est la tradition commune de tous les sauvages qui le croyaient ainsi et qui assuraient que les Galibis, leurs ancêtres, vinrent aux siècles passés combattre les « Ygne-ris » qui étaient les premiers habitants des îles.

La deuxième preuve, philologique celle-là, c'est la divergence du langage des hommes et des femmes qui provient de ce que les Galibis avaient tué les habitants mâles des îles pour n'épargner que les femmes.

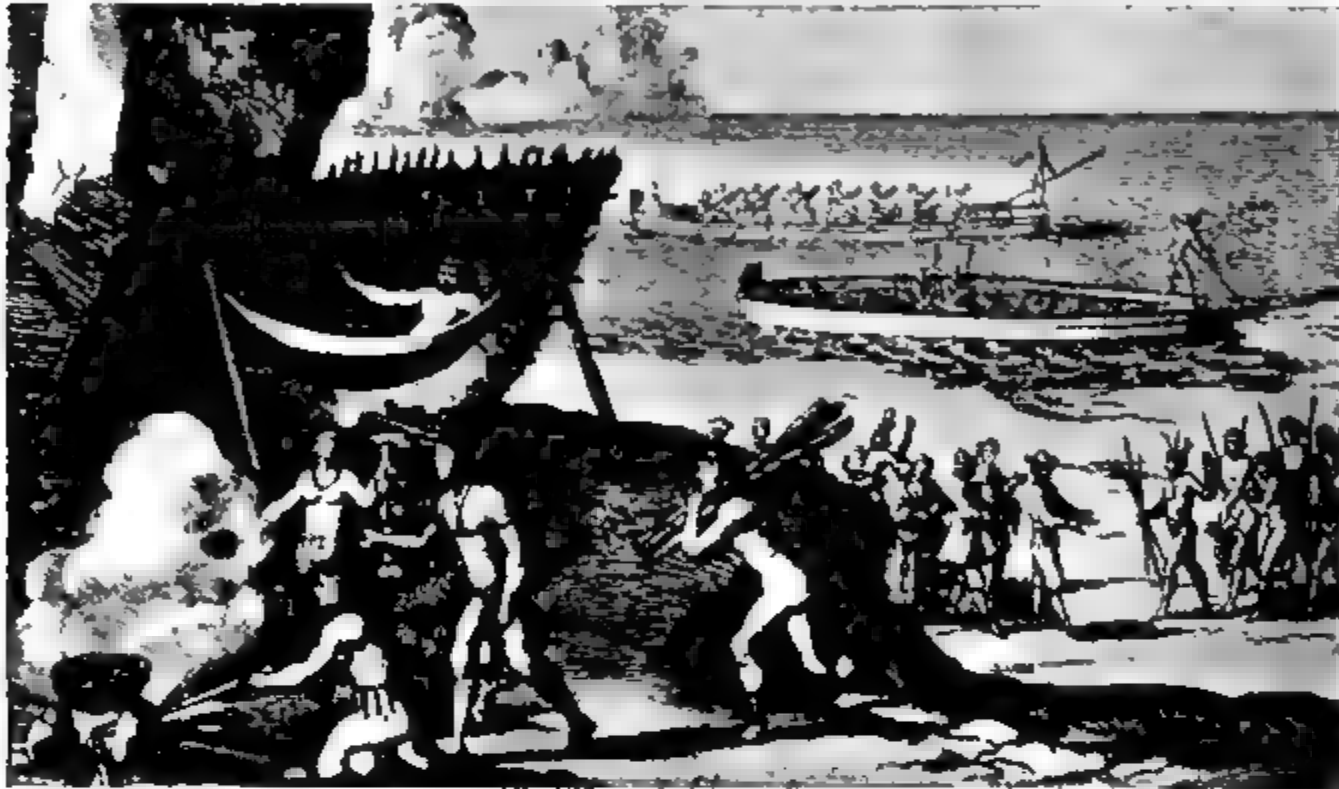
Troisième preuve, enfin : la conformité des mœurs des Caraïbes et des Galibis dont il existe encore de nombreux représentants dans la forêt de Guyane.

véritables monstres marins comme la « Zygène », poisson extrêmement vorace, plus dangereux que le requin, car il peut mordre directement.

Les Caraïbes étaient d'habiles vanneriers. Ils fabriquaient aussi leurs ustensiles de cuisine et polissaient soigneusement arcs et flèches pendant leurs moments de loisirs.

CHASSÉS PAR LES COLONS

Au début de la colonisation, les Caraïbes accueillirent favorablement les Français. Avec eux, ils échangeaient, contre des outils ou de la verroterie, des légumes : patates douces, ignames, manioc; des fruits : ananas, bananes, goyaves; de gros lézards dont la chair a un goût de poulet, des cochons, des tortues, du lamantin, cétacé herbivore à la chair blanche comme celle du veau.



Les Caraïbes accueillirent les Français (extrait de « L'Histoire des Antilles » de Du Tertre, 1667). Les premiers contacts entre Européens et indigènes furent relativement cordiaux. Ce n'est qu'à la suite de certaines erreurs des colons que les relations se gâtèrent...

Lorsque les Caraïbes ne faisaient pas la guerre à leurs éternels ennemis de la Guyane, les « Arouages », ou aux Européens, voici quel était l'emploi habituel de leur temps.

GUERRE ET CHASSE

Levés avant le jour, ils allaient tout de suite se baigner à la rivière la plus proche. Puis ils rentraient au « grand carbet », vaste hangar couvert de feuilles de palmier, à usage commun, où ils se séchaient avec leurs amis devant le feu.

Pendant qu'une partie des femmes s'occupaient à « roucouler » les hommes, les autres cuisaient les « cassaves » (galettes de manioc) pour le déjeuner, car ils les mangeaient toutes chaudes. Elles leur tenaient lieu de pain. Ce repas, le seul régulier de la journée, se composait de poissons, de gibiers boucanés ou de crabes bouillis dans l'eau de manioc.

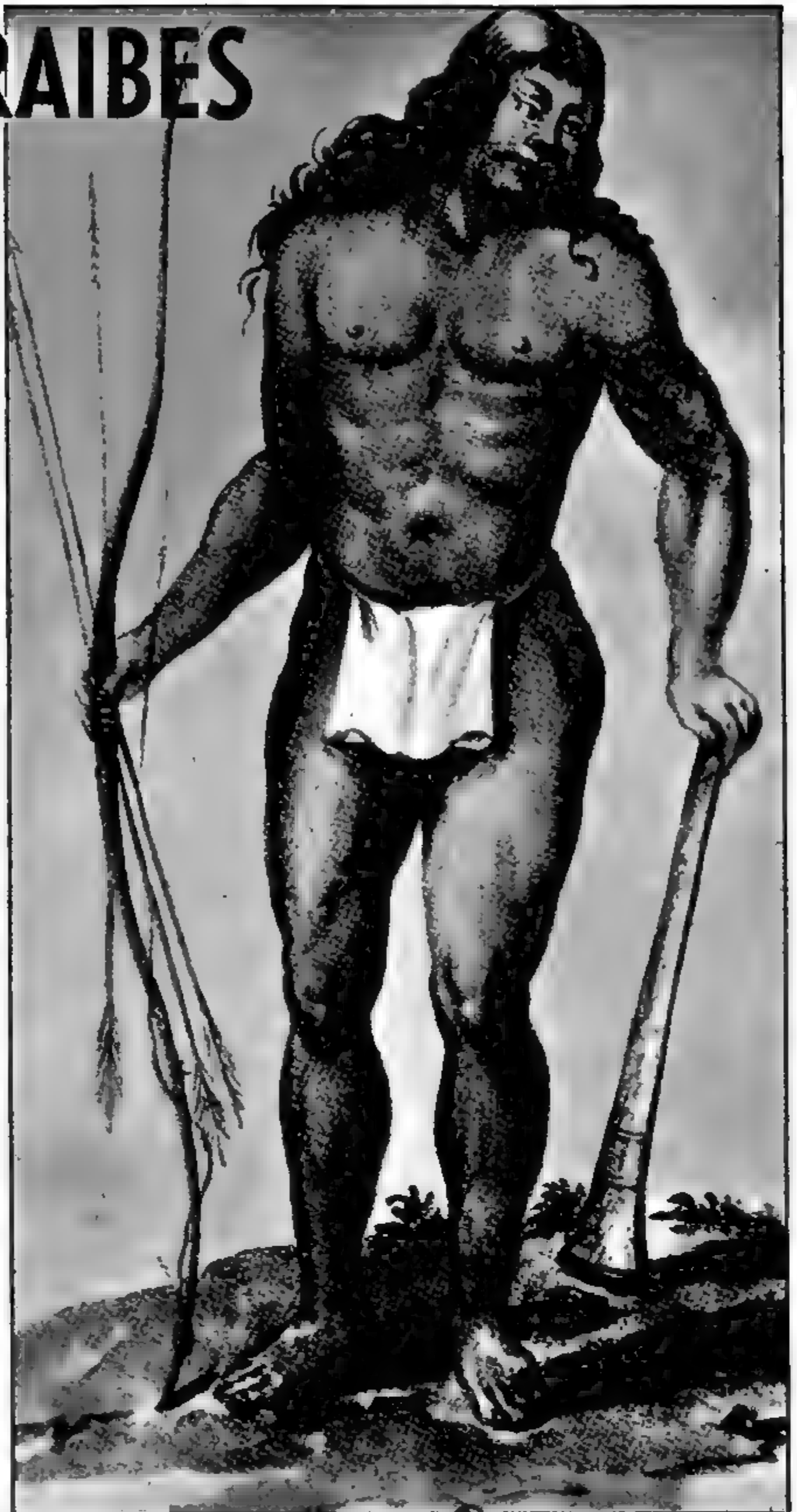
Chasser et pêcher étaient les occupations principales des Caraïbes. A cinquante pas, ils tuaient leur gibier plus sûrement qu'avec une arme à feu, et certainement avec moins de bruit. Ils ne craignaient pas d'attaquer de

Ces relations de bonne amitié ne durèrent, hélas ! pas longtemps. Des incidents éclatèrent çà et là. Alors, les Caraïbes se vengeaient. Les colons qui commettaient l'imprudence d'aller isolément à la chasse ou à la pêche ne rentraient pas le soir à leur case. On retrouvait leur corps dans les bois ou au bord de la mer avec la tête fracassée d'un coup de « boutou ».

A la suite de l'afflux de nouveaux colons, les Caraïbes finirent par craindre que les étrangers ne les chassent des terres qu'ils ne cultivaient même pas et qu'ils ne pouvaient peupler, par suite de leur petit nombre. Ils déclarèrent donc ouvertement la guerre aux Français et tentèrent un grand coup. Au nombre d'environ 5 000, ils attaquèrent le gouverneur Jacques Dyel, dans son habitation de la montagne. Deux cents colons bien armés suffirent à les repousser. Une paix précaire s'établit, rompue par les incursions continuelles des sauvages.

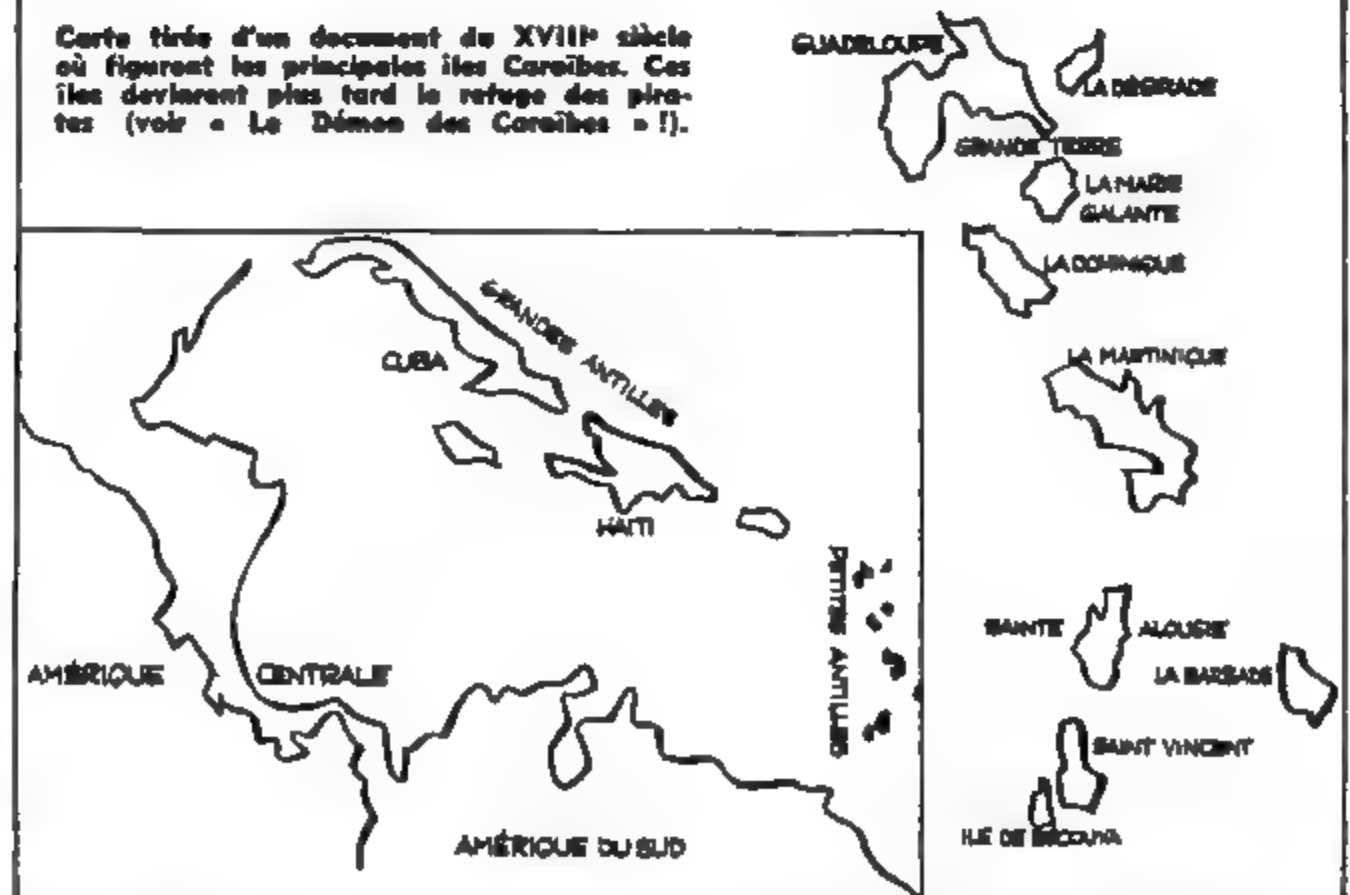
Dès 1695, il ne restait à la Martinique qu'une seule famille de sauvages ; on les conserva comme on conserve un vieux monument historique. Ainsi s'éteignirent les derniers Caraïbes, peuple entièrement disparu de nos jours.

Harponnage du lamantin. Ce cétacé herbivore a une chair blanche, semblable à celle du veau.



Homme caraïbe des Petites Antilles avec son arc et ses flèches dans sa main droite et son boutou dans la gauche (gravure de l'époque). Les Caraïbes étaient grands et forts, athlétiques. Les premiers missionnaires furent frappés par leur excellent état de santé.

Carte tirée d'un document du XVIII^e siècle où figurent les principales îles Caraïbes. Ces îles devinrent plus tard le refuge des pirates (voir « Le Démon des Caraïbes » !).



Ce récit est tiré d'un ouvrage édité par la Librairie Bouveller sous le titre : « Les Caraïbes, un peuple étrange aujourd'hui disparu », par H. de Lamoignon.



ALAMO

RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Dehors, une ombre attendait, pour l'aider à porter les harnachements.

— Allez avec Dieu, leur dit Bourne.

Pour l'amour du ciel, c'est pas bientôt fini, ces paroles infernales ? Vous allez nous laisser dormir, oui ? dit une voix irritée, parmi les hommes étendus sur le sol.

Bourne se rallongea. Il commençait à s'assoupir quand les Mexicains se déchaînèrent de nouveau, du côté nord, cette fois. Une fois de plus, avec tous ceux qui se trouvaient dans le bâtiment, il sauta sur ses pieds et pris ses armes. Comment savoir si une attaque était réelle ou si ce n'était qu'un diabolique stratagème pour les amener aux dernières limites de l'épuisement ?

Après avoir enveloppé de toile à sac les sabots de leurs chevaux, le capitaine Seguin et le caporal Antonio Arocha se glissèrent sans bruit hors d'Alamo. A quelques centaines de pas des murailles, ils prirent la direction du nord, sans cesser de mener leurs bêtes par la bride.

De temps à autre, ils s'arrêtaient pour écouter, pour se coucher sur le sol afin de surprendre les signes d'une tranchée d'avant-poste. Ils enfourchèrent leurs montures et se dirigèrent lentement vers le nord. Sur leur gauche, ils virent défiler sans bruit des formes fugitives qui allaient vers Alamo. Peu de temps après, se déclina le vacarme de l'attaque simulée contre le mur nord.

Le tumulte couvrait le bruit de leur marche : Seguin et Arocha débarrassèrent rapidement les pieds de leurs chevaux de leurs enveloppes de toile et prirent la direction de l'est, toujours au pas. Dans la plaine, la nuit n'était pas absolument obscure. Loin devant eux, ils discernaient la masse sombre aux lignes douces d'une forêt.

Ils en approchaient quand ils entendirent un cheval frapper le sol du sabot. Une mi-

nute plus tard, ils virent la patrouille de cavalerie. Arocha eut un sourd gémissement. Ils avaient pu se croire presque tirés d'affaire ; quant à lui, il sentait s'évanouir ses craintes, il palpa les ornements de sa selle, il commençait à prendre conscience de la force et de la grâce de sa monture, et voilà que... Pris au piège !

— Ne fuyez que lorsque vous me verrez fuir, dit tout bas Seguin. Direction, la forêt.

Une voix les interpella :

— Qui va là ?

— Mon frère et moi, répondit Seguin dans la même langue. Nous cherchons nos vaches qui se sont échappées.

Il perçut un relâchement dans la tension de la patrouille. Et, sur cette impression, il joua sa vie.

— Approchez, commanda l'officier.

— Nous voici

Toujours sans hâte, droit vers les cavaliers, Seguin et Arocha avancèrent. Seguin vit un homme se baisser pour vérifier sa sangle. Il en vit un autre remettre son pistolet dans l'étui. Les deux courriers n'étaient plus qu'à une douzaine de mètres quand Seguin enfonce ses éperons aux flancs de son cheval et vira sur la droite. Arocha, dont le cœur était sur le point d'éclater, attendait ce geste : il suivit immédiatement son chef.

Couchés sur l'encolure de leurs chevaux, ils galopèrent à corps perdu. L'officier cria. Des coups de feu éclatèrent dans la nuit, mais les hommes, pris par surprise, avaient tiré trop vite. Les courriers gagnèrent la forêt. De là, Seguin connaissait un chemin qui leur permit de poursuivre leur route sans encombre, tandis que la patrouille se perdait dans les taillis. Trois Mexicains seulement étaient encore à leurs trousses quand Seguin et Arocha émergèrent de la forêt, et ils n'eurent pas de peine à semer

leurs poursuivants. Au bout d'un moment, les soldats renoncèrent à la poursuite. Seguin et Arocha se retrouvèrent sur la route de Goliad avec un message pour le colonel Fannin.

Les courriers venaient de quitter le fort quand Davy Crockett sauta la barricade et s'évanouit en fumée dans la nuit. Il alla voir si la sentinelle était à son poste, de l'autre côté de l'« acequia ». L'homme sursauta en le voyant surgir de l'obscurité.

— Je vais faire un tour. En revenant,



je suffirai doucement, comme un oiseau

— Il traîne peut-être encore de ces brigands, par ici, dit la sentinelle.

— Tant mieux ! Débrouille-toi seulement pour que ce soit eux qui tirent sur moi, et pas toi.

Avec un rire étouffé, Crockett s'éloigna sans bruit. Il attendit d'être assez loin du fort pour s'arrêter et écouter. Au cours d'une pause dans le bombardement d'artillerie, il entendit l'écho des coups de pistolet. Un, deux, trois, quatre... Un canon se remit à tirer, rompant le silence momen-

tané. Crockett écouta encore un bon moment avant de revenir au petit trot vers le fort.

Au poste de commandement, Travis s'était endormi sur la table. Il grogna et secoua la tête quand Crockett l'éveilla pour lui parler des coups de feu entendus dans la direction qu'avaient prise les courriers. Travis reconnut alors la brutale vérité qu'il n'aurait jamais admise devant les hommes :

— Nous ne savons pas ce que deviennent nos courriers, colonel Crockett. En toute franchise, nous n'avons qu'une certitude : à propos de Bonham... lors de sa première mission.

— Garza est prêt à partir

Alexandro de la Garza s'était porté volontaire pour emporter un message quand il avait vu que personne d'autre ne se proposait.

Travis prit sur la table une feuille de papier, la copie du message qu'avait emporté Seguin.

— Faites-le partir, colonel Crockett.

Garza mena jusqu'à la porte la « grulla » de Bourne. Le Mexicain était petit, râblé, intrépide... et il montait comme un démon. Il eut un sourire fugitif à l'adresse de Crockett et lui serra la main. Il dit au lieutenant Dickerson :

— Je pourrais emmener, votre petite, votre Angelina.

Dickerson refusa d'un signe de tête.

— J'arriverai à bon port, mon lieutenant. J'en suis certain. Si vous voulez que votre Angelina soit en lieu sûr...

— Porte le message, c'est tout.

Garza fit sortir son cheval. Un courrier, encore, qui disparaissait dans la nuit, une nuit qui couvrait Alamo même en plein jour, parce que personne ne savait ce qu'il advenait d'un courrier, une fois qu'il avait quitté le fort.

Il semblait que le Texas eût oublié Alamo.

— Un seul message, nous annonçant que des secours sont en route vaudrait pour nous tous les renforts du monde, dit Dickerson.

Les défenseurs valides d'Alamo étaient maintenant au nombre de 152. Des hommes épuisés, qui se nourrissaient de pain de maïs et de viande coriace, qui tenaient leurs postes sans avoir besoin d'en recevoir l'ordre, qui tuaient tous les Mexicains assez imprudents pour s'exposer en plein jour à portée de carabine.

(A suivre)

par STEVE FRAZEE

Traduit de l'anglais par Renée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire

DRAPEAURAMA!

UNIPRO



PHOTOS : G. SOULET

Avec chaque paquet de PETIT-EXQUIS un drapeau en métal laqué et qui tient debout

Bleus, rouges, jaunes, tous ces drapeaux rutilants t'apportent de passionnants renseignements sur tous les pays de l'Europe : Les capitales, les monnaies, les populations.

Et le DRAPEAURAMA L'ALSACIENNE ? Il te présente une splendide CARTE PANORAMIQUE de l'Europe et des emplacements pour ranger tes drapeaux.

Tu veux faire des jeux sensationnels ? Orner les murs de ta chambre ? Regrouper toutes tes anciennes collections ? Etonner tous tes amis ?

Toi aussi, découvre l'Europe en croquant le PETIT-EXQUIS L'ALSACIENNE.

BON A DÉCOUPER et à retourner à
L'ALSACIENNE-BISCUITS
MAISONS-ALFORT (Seine)

NOM et PRÉNOM

ADRESSE

VILLE DÉPT.

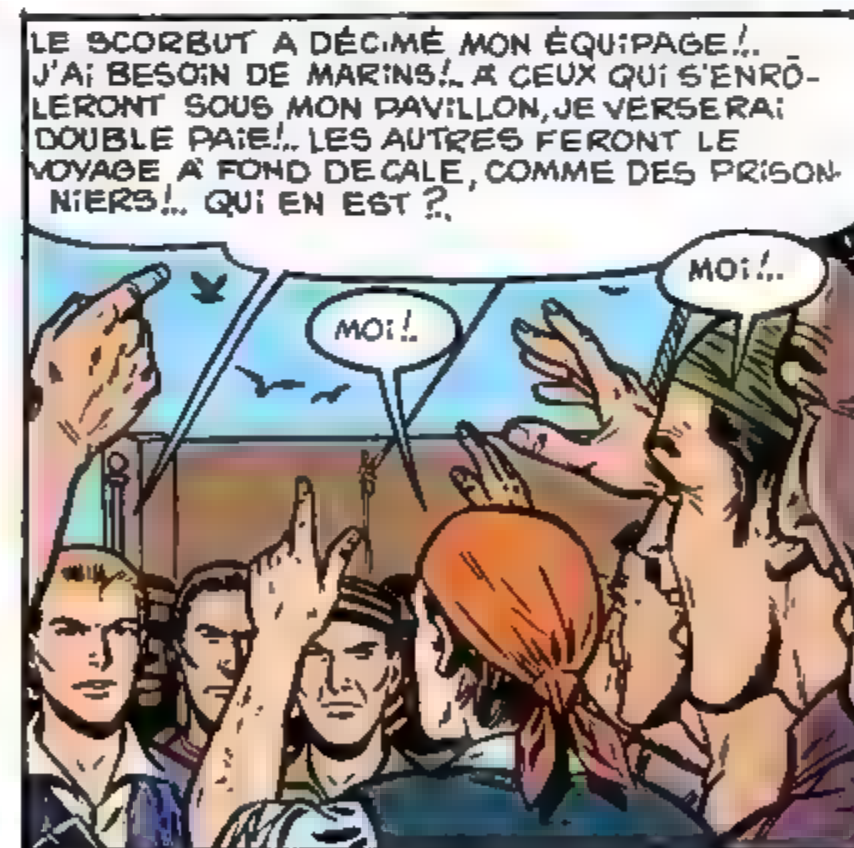
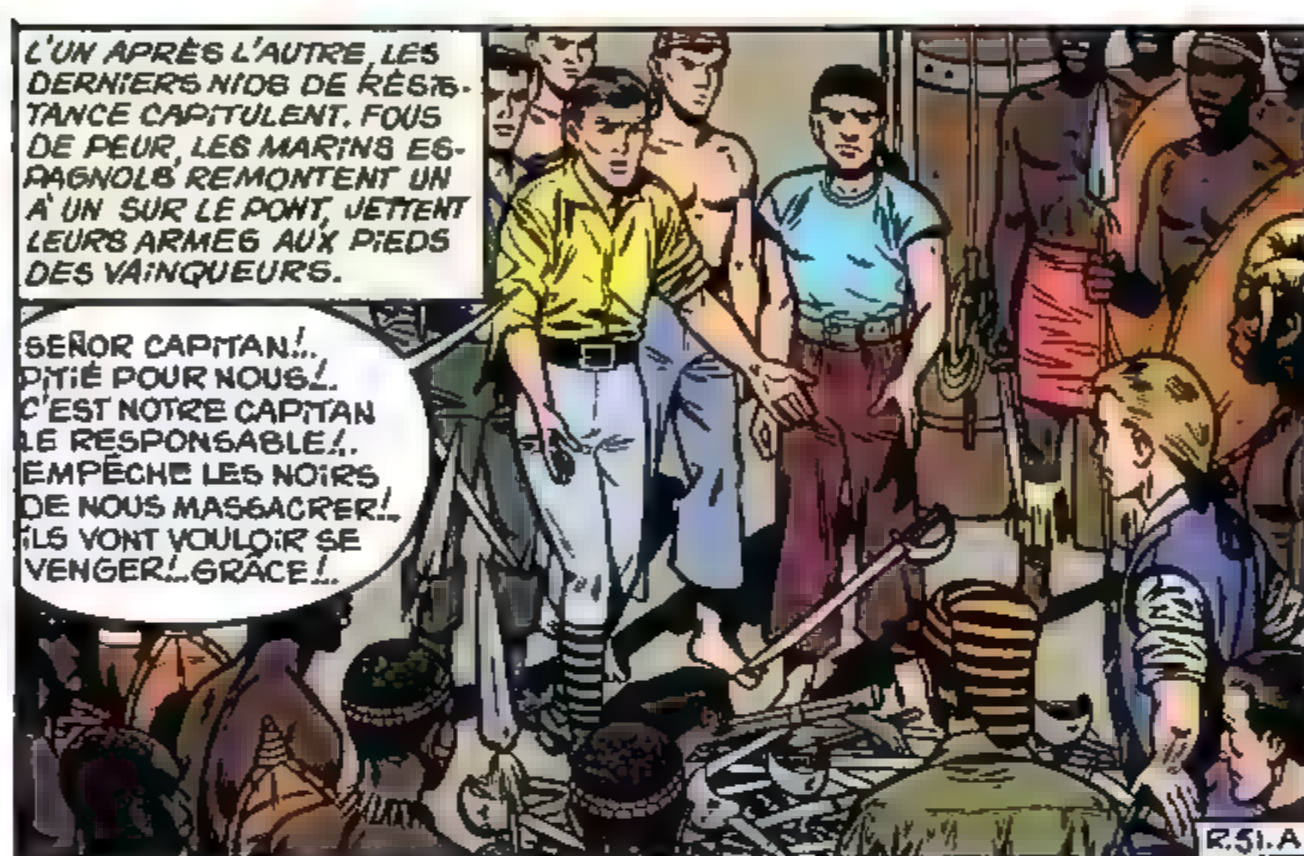
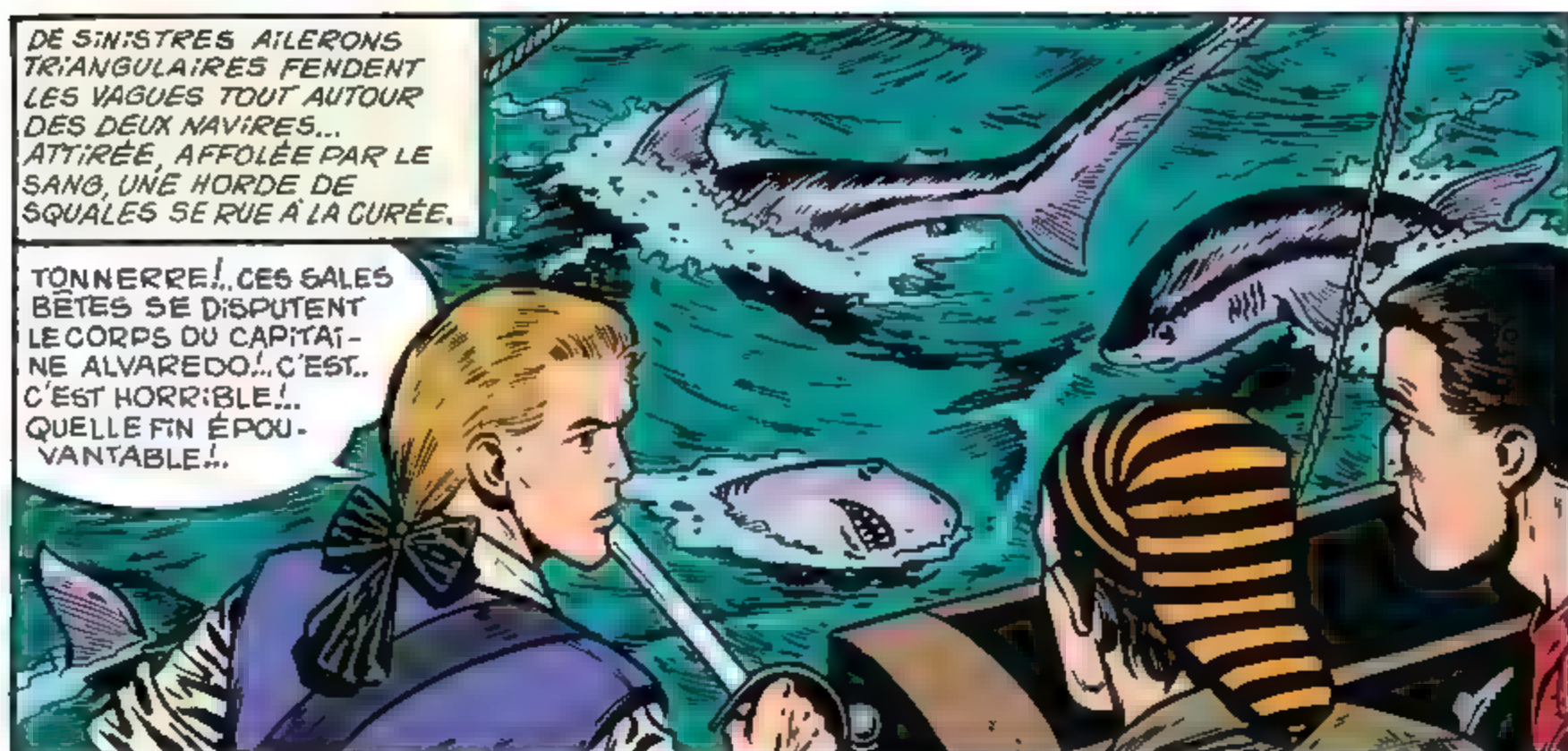
Désire recevoir le "DRAPEAURAMA" DRAPEAUX D'EUROPE. Je joins dans mon enveloppe 8 timbres neufs à 0,25 NF. (Attention ! Tout bon sans timbres sera considéré comme nul).

le DÉMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

DESSINS: V. HUBINON

RÉSUMÉ. — Eric a forcé le capitaine des négriers espagnols à libérer les Batétékés. La lutte est épuisée entre le vaisseau espagnol et la « Belle-Jeanne », secourue par les Batétékés. Eric se mesure avec le capitaine qui tombe à la mer...



L'inspecteur ROBILLARD

Une fois de plus, nous vous invitons à assister l'inspecteur Robillard dans l'une de ses enquêtes. Observez-en bien le déroulement, car il est probable qu'aujourd'hui encore, notre ami Robillard fera fausse route et que vous devrez le remettre dans la voie de la vérité.



Ce soir-là, avant de regagner son domicile, Robillard rencontre dans un bar près de chez lui Serge Lapin, cambrioleur notoire.



A peine l'inspecteur Robillard a-t-il tourné les talons que Serge Lapin donne un bref coup de téléphone à son frère jumeau Ernest.



A peine couché, l'inspecteur Robillard est averti qu'un vol important vient d'être commis dans une grande bijouterie, à l'instant.



Deux minutes plus tard, Robillard arrive au bar pour vérifier si Serge Lapin n'a pas quitté les lieux et voir s'il est coupable.



Pas d'accord, inspecteur Robillard! Vous n'avez rien prouvé du tout, et nos jeunes amis vont vous prouver, eux, que Serge Lapin est, sinon le coupable, du moins suspect.

J. P. Rouland

Pierre Bellemare

L'homme des Vœux

LE CLUB DES JOUEURS ★ LE CLUB DES JOUEURS ★

JEU DE L'HOMME DES VŒUX

AMÉRIQUE

Devant le nombre croissant de personnes portant des dentiers et qui, de ce fait ne peuvent plus consommer de chewing-gum — ce dernier s'attachant aux appareils dentaires — les techniciens de

la Compagnie Wrigley ont cherché longtemps et en vain à modifier leur produit à mâcher.

Incapables de trouver une solution, ils viennent de changer leur fusil d'épaulé, et de mettre au point un dentier sur lequel le chewing-gum ne colle pas.

FRANCE

A l'école du Centre de Montpellier, le revêtement de la cour de récréation est constitué de telle sorte que les chutes ne risquent plus de provoquer des blessures graves.

Le sol est encastré d'une matière souple, non rugueuse et bactéricide. Le produit antistatique qui entre dans sa composition entre également dans la plaque en cas de contact trop brutal, laissant une blessure qui se trouve immédiatement à l'abri de toute infection microbienne.

SUEDE. — La ville de Stockholm.

Comme pour les escaliers et les couloirs des habitations, les artères de la capitale peu fréquentées le soir, ne seront éclairées que suivant le désir des habitants qui les emprunteront. Les songes auront à leur disposition un système de « minuterie » leur permettant de déclencher l'éclairage pour le temps nécessaire à leur circulation dans la rue.

Chaque immeuble sera doté d'un interrupteur utilisable par le locataire ou le passant suivant le cas.

Cette « minuterie » de la voie publique allie la sécurité à l'économie.

Dans le jeu paru dans notre n° 71, une erreur s'est glissée : tous états faux, sauf les timbres à la menthe.

L'OMBRE D'UN HOMME



Examinez bien attentivement ces cinq personnages numérotés 1, 2, 3, 4 et 5. Parmi eux se trouve celui que vous voyez ci-contre, en ombre chinoise, de face et de profil.

Lequel est-ce? Dans cette même page, vous trouverez la solution.



DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

PAR L'ANGE

L'ARTILLERIE : LES TOURS

L'ARTILLERIE fut la première arme véritablement efficace à une certaine distance et, de ce fait, devint peu à peu d'une grande importance tactique. Depuis le début du siècle, avec sa puissance et sa précision toujours accrues, elle est devenue une arme « de l'arrière », mais jusqu'à la guerre de 1870, l'artillerie de campagne avançait souvent avec les troupes dans la bataille et, parfois même, se trouvait en avant! Napoléon I^{er} qui fut d'abord un artilleur, savait admirablement l'utiliser, que ce soit à bout portant dans les rues étroites

de Paris, ou dans les plaines immenses de Russie.

Aux Échecs, le rôle et le jeu de la Tour correspond tout simplement à celui de l'artillerie de campagne. Le joueur d'Échecs doit toujours penser « artillerie » en jouant avec ses Tours, c'est-à-dire, non pas un château ou une place forte, mais à une batterie que l'on s'efforcera de placer là où elle pourra faire subir le plus de pertes possibles aux troupes adverses, mais aussi, dans la mesure du possible, là où elle sera à l'abri de coups de main, de charges soudaines, voir même d'un tir de contre-batterie, donc, en général, à une certaine distance. Exceptionnellement, on utilisait l'artillerie de campagne à bout portant, et cela arrive aux Échecs, mais en campagne comme aux Échecs, c'est toujours une manœuvre hasardeuse.

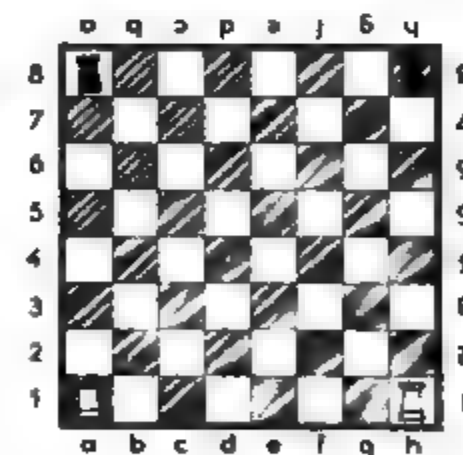
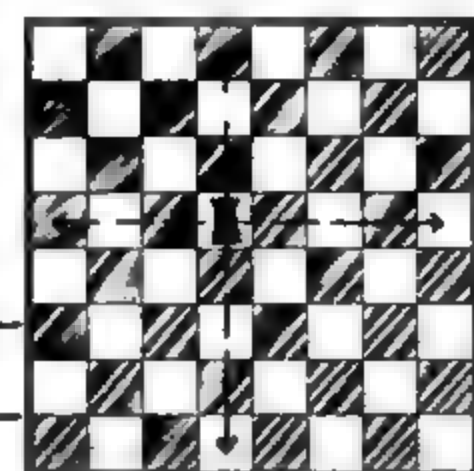


Fig. 3. La colonne h1-h8 peut se trouver ouverte par exemple par une fausse manœuvre de noir s'il joue : P g7-g5. Blanc prend par : P h4xP g5 et si noir reprend, il « ouvre » la colonne et comme ce serait alors à blanc de jouer, il perdrait tout simplement sa Tour à h8!

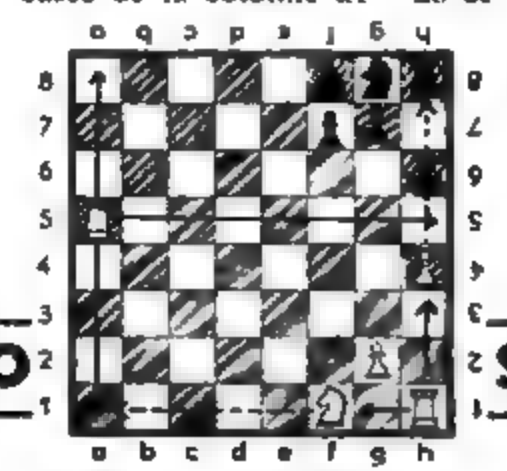
LA TOUR SE DÉPLACE EN LIGNE DROITE, HORIZONTALE OU VERTICALE, MAIS JAMAIS EN DIAGONALE (Fig. 1).

Le joueur peut déplacer la Tour de une ou plusieurs cases libres et en une seule direction. Changer de direction implique un autre coup. La Tour ne peut passer par-dessus une case occupée. Elle prend, comme elle marche, et

comme pour les autres pièces, prend la place de la pièce prise.

En début de partie, les Tours se placent aux quatre coins de l'échiquier, les Tours blanches sur les cases a1 et h1 et les Tours noires sur les cases a8 et h8 (Fig. 2).

En début de partie, la Tour ne pourra bouger que lorsque le pion devant aura été avancé, ou le cavalier à côté déplacé. Elle semble donc assez inoffensive au départ; c'est là une erreur qui peut coûter cher. En campagne, les troupes en se déplaçant démasquent très souvent l'artillerie. Aux Échecs, il en est de même et tout comme il est bon de prévoir où les Cavaliers peuvent aller en deux coups, il est sage de prévoir les menaces « masquées » des Tours (Fig. 3). La Tour à a5, non masquée menace directement toutes les cases de la colonne a1 - a8 et



CHAQUE SEMAINE DANS PILO

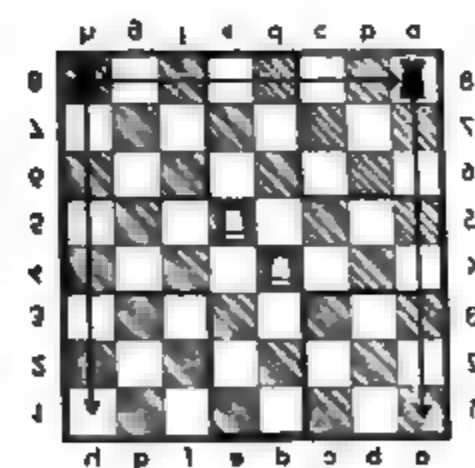
SE

DE TOUTES LES COULEURS



Mme FLOCHETTE a un violon d'Ingres : la peinture. Dès qu'elle aperçoit un verdoyant paysage, elle ne peut s'empêcher de saisir ses pinceaux. Elle n'est pas dénuée de talent d'ailleurs, ainsi que vous pouvez le constater d'après sa toile. Mais jugeant peut-être que le paysage était trop touffu, elle a omis volontairement dans son tableau, que vous voyez sur le second dessin, un certain nombre de détails, pour alléger sa composition.

Cinq minutes d'observation vous permettront de savoir combien.

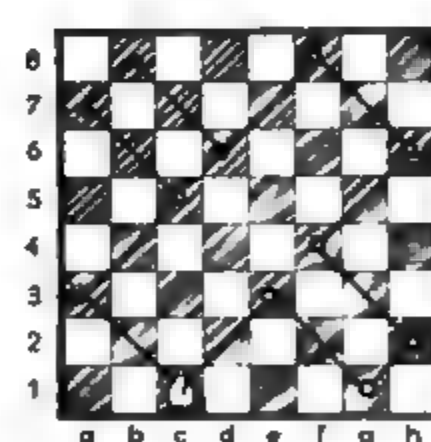
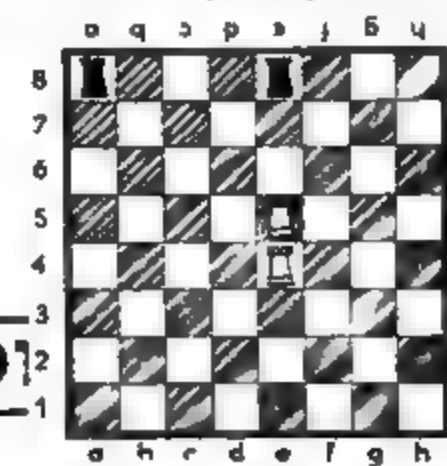


de la rangée a5 - h5. Par contre, la Tour dans le coin h1 se trouve masquée en avant par deux Pions et, sur sa gauche, par un Cavalier. Elle ne menace « directement » que les cases g1, h2 et h3, mais il suffit de déplacer le cavalier pour que toute la rangée a1 - h1 se trouve « balayée ». La colonne h1 - h8 peut, elle aussi, se trouver soudain ouverte.

Donc, directement ou en menace voilée, les Tours laissent un terrain considérable, et, en conjuguant leur action, le terrain « couvert » augmente singulièrement (Fig. 4). Alors que les Tours noires ne « couvrent » que trois bandes de l'échiquier, le jeu conjugué des Tours blanches fait que 28

cases se trouvent sous leurs feux croisés !

Nous allons voir maintenant qu'en se doutant, les Tours doublent la pression de leur menace et c'est exactement comme si deux canons au lieu d'un seul se mettaient à tirer sur un même point. Ainsi, si c'est à noir de jouer (Fig. 4), il pourrait fort bien chercher l'échange, c'est-à-dire offrir une Tour pour une Tour (échange qui peut être avantageux si, par exemple, il désire affaiblir l'artillerie adverse en vue d'une toute autre opération) par : T h8 - e8. Alors, si blanc joue : T e5 x T e8, noir réplique par T a8 x T e8 et l'échange est fait. Mais si c'est à blanc à jouer et qu'il double ses Tours par : T d4 - e4, noir ne peut plus jouer T h8 - e8 car il perdrait sa Tour (Fig. 5). En effet, blanc jouerait aussitôt : T e5 x T e8, et si noir reprend par T a8 x



T e8, blanc gagne deux tours pour une en la reprenant par T e4 x T e8 !

Exercez-vous à faire manœuvrer votre artillerie et aussi à vous en servir en faisant ces petits exercices dont vous devez trouver les solutions sans trop de mal.

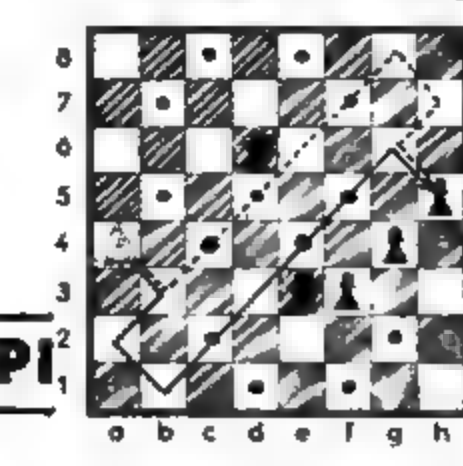
1. Placez sur l'échiquier sept Pions noirs à a5, b6, c7, d6, f4, g5 et h6, deux Cavaliers noirs à c6 et h4, un Fou noir à f3 et une Tour noire à h8. Avec une Tour blanche qui va partir de la case a3, il s'agit d'aller prendre le seul Pion noir non protégé et, naturellement, sans que jamais la Tour blanche se trouve « en prise ». Comme il s'agit d'un exercice, seule la Tour blanche bouge

et les pièces noires restent immobiles.

2. Placez deux Tours noires à a8 et h8 et un Cavalier noir à b8, puis deux Tours blanches à b1 et b2 et un Fou blanc à c1. Pourquoi blanc ne peut-il prendre le Cavalier noir sans perdre sa Tour ? Quel coup préparatoire devrait-il jouer pour pouvoir le faire ?

3. Placez un Cavalier blanc à e5 et un Fou blanc à h4, puis deux Tours noires à d8 et h8 et deux Pions noirs à f6 et h7. A blanc à jouer et à gagner à coup sûr une Tour pour une de ses pièces. Il y a deux moyens d'obtenir ce résultat. Quels sont-ils ?

4. Placez trois Pions noirs à a7, b7 et c7, deux Tours noires à a5 et e7 et un Cavalier noir à c6, puis un Cavalier blanc à d4 et un Fou blanc à g2. A blanc de jouer. Comment et pourquoi peut-il prendre ce Cavalier noir sans que



noir se risque à reprendre avec son Pion à b7 ?

5. Placez trois Pions noirs à d2, e2 et f2, puis deux Tours blanches à a1 et h1. A noir de jouer. Comment pousser un Pion à promotion sans qu'il puisse être pris ?

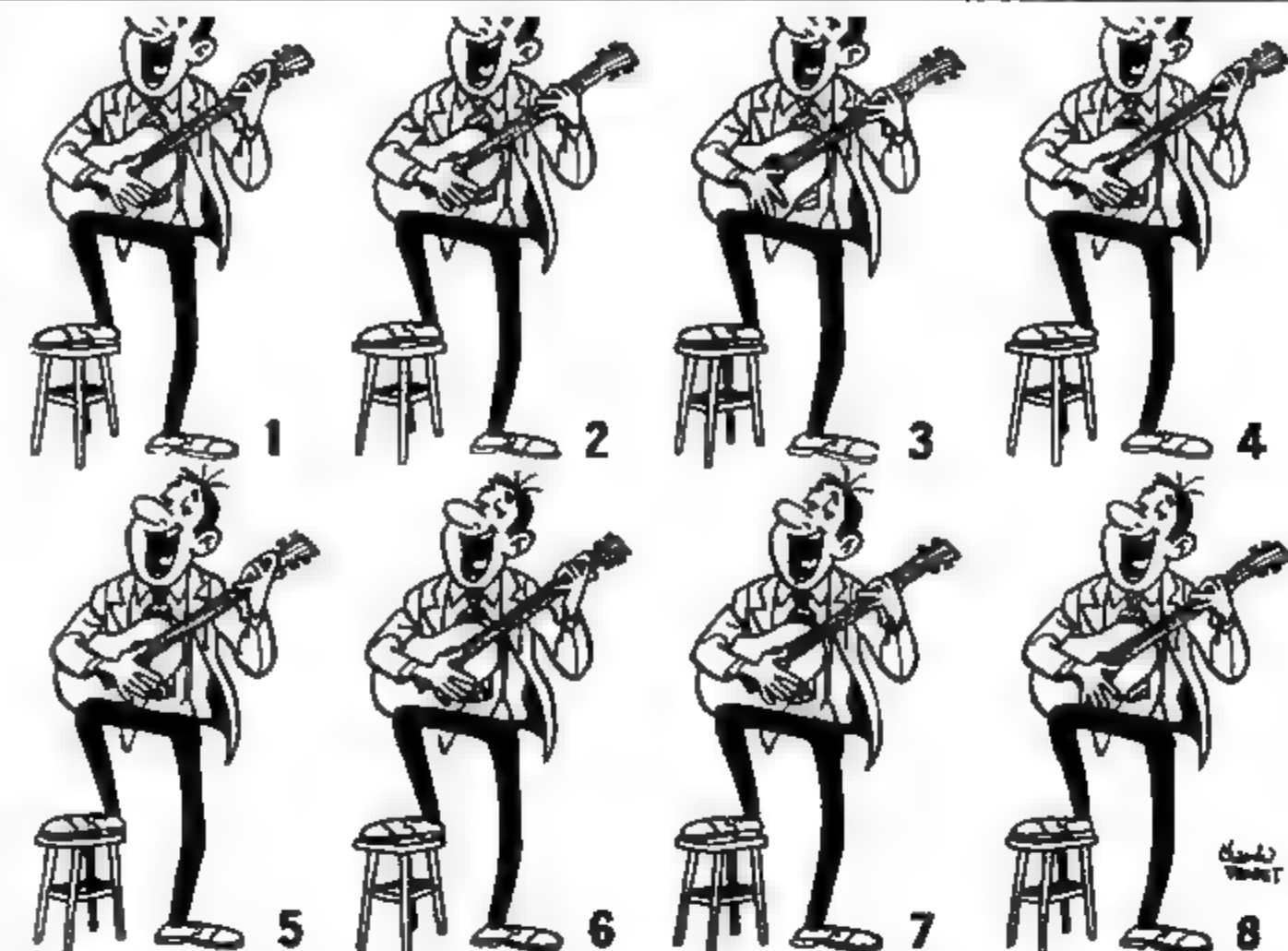
Solution des exercices de la semaine dernière

1. Noir joue : P b7 - b5. Le Fou blanc ne peut plus se dégager et ne peut que périr bravement en prenant le Pion noir qui sera aussitôt vengé par le Pion à c6.

2. Le Fou passera successivement par les cases e3, g1, h2, f4, h6, f8, d6, b8, a7, c5, a3, et retour à c1 (Fig. 6). Il peut aussi faire le même parcours en sens inverse.

3. Noir doit jouer : F a4 - c6. Ne pouvant avancer le Pion à c5, blanc est obligé de jouer (cela s'appelle un coup forcé) : P b6 - b7. Le Fou le prend et, nouveau coup forcé pour blanc qui joue : P c5 - c6 et le Fou prend encore.

4. Pour couvrir le carré de cases g8, h8, g7 et h7, blanc joue : 1. C b1 - c3, 2. C c3 - d5, 3. C d5 - e7 (couvrant la case g8), 4. F c1 - b2 (couvrant les cases g7 et h8), et 5. F f1 - d3 (couvrant la case h7).



SUR DEUX NOTES

Voici le célèbre Jimmy Rock, le roi du rythme, au cours d'un de ses récitals qui

obtint le plus vif succès auprès du public. Parmi ces huit dessins, deux seulement sont parfaitement identiques.

Quels sont ces deux dessins ?

LISEZ (A L'ENVERS) LA SOLUTION DES JEUX

L'HOMME DES VŒUX
VRAI - FAUX - FAUX
Les deux dessins identiques sont le 1 et le 4.
SUR DEUX NOTES
Serge Lapin doit utiliser des lunettes pour lire son journal ainsi que nous le montre le dessin n° 1. Or, dans le dessin n° 4, quand Robillard est en présence du frère jumeau qu'il prend pour Lapin, il aurait pu s'apercevoir qu'il n'est pas tout à fait identique.

L'HOMME D'UN HOMME
C'est le personnage n° 4 (voir photos justificatives).
DE TOUTES LES COULEURS
Un orbe ou premier plan.
La chemise de la maison à côté du bouquet d'arbres.
Le caducée du clocher de l'église.
Un vitrail de l'église.
L'œil de bouffon de la grande maison.
Le tuyau de poêle de la grande maison.
Les arbres qui se trouvent derrière cette grande maison.

Sur les antennes de RADIO-LUXEMBOURG, vous retrouverez : l'équipe Pierre Bellemare - Jean-Paul Rouland, dans l'émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40 ; votre ami Marcel Fort qui vous présente le QUITTE OU DOUBLE tous les mardis à 20 h 20 et le CROCHET RADIOPHONIQUE tous les lundis à 20 h 05. Enfin, c'est tous les jours, à 12 h 24 (sauf le dimanche) que vous écouterez l'émission de L'HOMME DES VŒUX !



La voix qui souleva l'Occident PIERRE L'ERMITE

Les persécutions commencent pour les pèlerinages qui continuent à fréquenter les Lieux-Saints malgré la domination arabe. Les hauts lieux de la Chrétienté sont profanés, les églises fermées, le culte interdit. Dans tout le monde chrétien, alors très fortement uni, par-dessus les frontières, l'indignation monte. Et soudain, en Occident, une voix s'élève, qui, par ses prédications où passe un souffle divin, va galvaniser les foules et qui, durant les deux siècles suivants, va provoquer d'étonnantes expéditions auxquelles des peuples entiers, sous la direction de leurs rois, vont participer à huit reprises : les Croisades.



Plan de Jérusalem et de ses environs d'après un vieux manuscrit datant du XII^e siècle. Les Croisés disposaient de cartes semblables, afin de se diriger.



Prise de Jérusalem d'après un manuscrit du XII^e siècle.



Epée de Godefroi de Bouillon, duc de Basse-Lorraine, conservée à Jérusalem.



Tombeau de Godefroi de Bouillon, premier roi de Jérusalem et conservé dans cette ville, en l'église du Saint-Sépulchre, jusqu'en 1808. Il fut alors enlevé par les chrétiens de rite grec.



C'est la voix de Pierre Cucupière, plus connu sous le nom de Pierre l'Ermite, qui vit en reclus dans la forêt ardennaise. Il est né à Amiens (d'autres disent à Liège) vers 1050. Son éducation a été celle, assez agitée, d'un jeune chevalier. Il s'est marié mais s'est retrouvé veuf peu après. Cet homme, vêtu d'une robe de bure, qui cherche refuge et isolement dans la forêt, galvanisera l'Europe.



Ayant entendu parler de la grande misère des chrétiens de Jérusalem, il décide de se rendre en Terre sainte. Il y parvient à grand-peine et il y est outré par les persécutions dont les chrétiens sont l'objet. La désolation dans laquelle sont plongés les Lieux saints achève de le frapper. Pierre l'Ermite revient aussitôt en Europe et se rend à Rome pour y rencontrer le pape Urbain II.



Originaire de Châtillon-sur-Marne, le pape Urbain II est justement préoccupé des progrès réalisés par les Turcs. Pierre le persuade d'intervenir, par les armes, en Orient. Urbain II l'approuve et l'autorise à prêcher la guerre sainte aux peuples d'Europe. Pierre quitte Rome, empli d'une exaltation sacrée. Dans ses actes et prédications, va passer un souffle divin, qui entraînera les foules.



Monté sur un mulet, Pierre l'Ermite traverse l'Italie, la France, la région rhénane. Brandissant un crucifix, il prêche sur les routes, dans les villages, dans les châteaux forts; exhorte les peuples à aller délivrer le tombeau du Sauveur. Sa voix pathétique, son éloquence populaire soulèvent les foules. Barons, chevaliers, manants, hommes de même foi, tous attachent la croix à leurs épaules.



Les plus courageux se marquent au fer rouge. Devant le foudroyant succès remporté par Pierre, le pape, lui-même, décide de prêcher la croisade. A Clermont, où quatre cents prélats sont réunis en concile, sa voix s'élève. Mille cris de « Dieu li voit » (Dieu le veut) l'accueillent. Le départ de la première expédition est fixé au mois d'août 1096. Les participants ont de nombreux privilèges.



Péchés remis, impôts supprimés, biens et familles protégés par l'Eglise, tous ces avantages déclenchent l'effervescence. Les seigneurs vendent leurs châteaux, les manants ferment leurs bœufs et se mettent en route. L'Europe s'ébranle dès le printemps. A Pâques, l'Ermite arrive à Cologne, à la tête de 20 000 croisés. Un chevalier sans le sou, Gauthier-sans-avoir et 100 000 compagnons l'y rejoignent.



Cette première croisade, celle des « pauvres gens », remonte le Rhin puis le Danube. Mais cette armée est hétéroclite. De trop rares guerriers se mêlent aux paysans, aux pauvres hères, aux femmes. Les pays traversés se montrent hostiles, refusent toute aide aux croisés qui se voient contraints aux rapines. L'armée le paie cher. Les Hongrois la déciment. Ce désastre inquiète Pierre l'Ermite.



Mais il est trop tard pour revenir en arrière. A l'approche de Constantinople, les difficultés redoublent. L'empereur d'Orient Alexis Comnène interdit aux croisés de séjourner plus de trois jours au même endroit. Voici enfin Byzance. Les croisés en haillons effraient l'empereur. Pour s'en débarrasser, il leur prête sa flotte pour traverser le Bosphore. L'armée chrétienne campe en Nicomédie.



La fatigue, les privations, l'isolement font naître de terribles dissentiments dans cette foule désordonnée. Pierre doit abandonner cette armée qui refuse toute discipline. Guidée par Gauthier-sans-avoir, la troupe s'achemine vers Nicée. Elle sera bientôt totalement exterminée par les Turcs mieux organisés et beaucoup mieux armés. Les grandes armées régulières se mettent en route à leur tour.



Le 10 août 1096, Godfroi de Bouillon quitte la forêt d'Ardenne, à la tête de 90 000 hommes, levés en Belgique et sur les bords du Rhin. D'innombrables princes et chevaliers venus de toute la chrétienté l'accompagnent. Cette armée traverse la Hongrie et la Bulgarie. En septembre, s'ébranlent les armées française et flamande, puis d'autres encore. Toutes marchent vers Constantinople.



Elles arrivent au lieu du rendez-vous au début de 1097. Pierre l'Ermite les y attend et les conduit sur le lieu d'extermination de sa première troupe. La vue de ce gigantesque charnier plonge les guerriers chrétiens dans la consternation et la fureur. La marche reprend. Le 15 mai, c'est l'atroce siège de Nicée. A l'aide de crochets, les Turcs pénètrent les croisés, au bas des remparts.



Mais un mois plus tard, la ville capitule. Victorieux, Godfroi de Bouillon et Pierre l'Ermite traversent l'Asie Mineure, aride et sauvage. L'eau manque et la soif tue, à une seule halte, 500 soldats. En décembre 1097, les croisés mettent le siège devant Antioche. Sanglants, acharnés, les assauts durent sept mois. Enfin, le 2 juin 1098, la ville est emportée. La route de Jérusalem est libre !...



La victoire a été si chèrement acquise que le moral des croisés est défaillant, et les avanies de toutes sortes continuent à s'abattre sur l'armée. Il faut toute l'ardeur et l'éloquence de Pierre, pour qu'on atteigne enfin Jérusalem. Les croisés tombent à genoux en apercevant la ville. Sur le mont des Oliviers où ils campent, Pierre l'Ermite exhorte ses compagnons en vue de l'assaut final.



Partis 700 000, les croisés ne sont plus guère que 60 000. Pourtant, à l'annonce qu'on vient de retrouver la lance qui a percé le flanc du Christ, ils se ruent à l'attaque avec une telle fougue que bientôt les couleurs de Godfroi de Bouillon flottent sur Jérusalem. Les Lieux saints sont délivrés. A l'unanimité, Godfroi de Bouillon est proclamé roi de la Ville sainte. Royaume éphémère !



Chargé de reliques, Pierre l'Ermite s'embarque à Laodicée avec les croisés qui rentrent en Europe. Le navire est assailli par la tempête et ses passagers font vœu de fonder un monastère s'ils survivent. L'ouragan s'apaise. Pierre accomplit son serment en bâtissant à Huy, en 1108, une église et une abbaye dédiée au Saint-Sépulchre, dont il sera le premier prieur et où il mourra le 1^{er} juin 1115.

JACQUES LE GALL

LE LAC DE L'ÉPOUVANTE

RÉSUMÉ. — Dans les Alpes autrichiennes, où il passe ses vacances, Le Gall secourt un homme qui, avant de mourir, lui révèle la cachette d'une valise pleine de billets de banque. Jacques échappe aux deux tueurs...



Nous attendons : vos meilleures photos, vos reportages sur la vie du Grand Cirque de France

* Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG, N'oubliez pas ce que « PILOTE » attend de vous :

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa manégerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème, tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ?

La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « PILOTE » !

Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisteriez à un programme de grande classe, à un spectacle inoubliable :

Philippe Gruu et ses pantins,

Une magnifique cavalerie,

Les célèbres sauteurs hongrois : « Les sept Postels », ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeune et François Chetelard, les célèbres

amateurs : le Crochet radiophonique et le Quitté ou Double.

**SUR PRÉSENTATION DE VOTRE
« CARNET DE BORD »
UNE REPRÉSENTATION
GRATUITE**

AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTRÔLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments...

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera :
le mardi 25 avril à FUMAY (Ardennes) ;
le mercredi 26 avril à SEDAN (Ardennes) ;
le jeudi 27 avril à STENAY (Meuse) ;
le vendredi 28 avril à PIENNES (Meurthe-et-Moselle) ;

le samedi 29 avril à TUCQUEGNIEUX (Meurthe-et-Moselle) ;

le dimanche 30 avril à AUDUN-LE-TICHE (Meurthe-et-Moselle) ;

ET, DES LE 1^{er} MAI, C'EST EN BELGIQUE QUE VOUS RETROUVerez LE GRAND CIRQUE DE FRANCE ET DE RADIO-LUXEMBOURG ET SES VEDETTES !

Le lundi 1^{er} mai à ARLON (Belgique) ;

Le mardi 2 mai à VIRTON (Belgique) ;



S.O.S. ANIMAUX

Chers amis lecteurs de « Pilote »,

Beaucoup d'animaux utiles sont condamnés à mort par l'homme à cause de légendes ou de superstitions. Malgré ses peignants, le hérisson a échappé à ces préjugés, grâce à son utilité unanimement reconnue.

Mais l'ennemi n° 1 du hérisson, c'est la voiture. Le hérisson est un animal lent qui traverse souvent les routes, et qui, dans 50 % des cas, finit écrasé sur l'asphalte.

C'est aussi le sort qui attendait « Pacha », le petit hérisson dont nous parle Jean-François MAYER (13 ans), 5, rue Clo-Savaron, à Lyon (Rhône), dans la très gentille lettre qui suit :

« Un soir, en me promenant sur la route, je vis un petit hérisson qui traversait paisiblement et une voiture qui fonçait droit sur lui. Malgré la nuit, je fis de grands signes à l'automobiliste, car il était trop tard pour

que je bondisse sur l'animal pour le mettre hors de danger. Dans un crissement de pneus, l'auto s'arrêta à quelques centimètres seulement du petit animal. Quand le chauffeur vit que ça n'était que pour cela que je l'avais arrêté, il se mit dans une grande colère et repartit furieux, en claquant violemment sa portière. Je rentrai chez moi, le petit hérisson blotti dans mes bras.

Maintenant, il a grandi, trotte librement dans la maison, et vient aussi vite qu'il le peut quand je l'appelle. Il se nomme « Pacha ». Nous sommes très bons amis, et même mon chien s'y est habitué et ne grogne plus après lui. Et voilà comment « Pacha » ne fut pas écrasé un soir... »

Continuez, amis lecteurs, à nous envoyer d'aussi gentilles histoires et inscrivez-vous au « Club du Jeune Ami des Animaux », aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2^e).

Merci d'avance en toute amitié.

Jean-Paul

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord.

ATTENTION ! En aucun cas, notre journal ne transmettra les réponses ; il convient donc d'indiquer clairement dans

chaque annonce l'adresse où l'on désire les recevoir.

Nous avons prévu pour vous quatre rubriques : échanges, achats et ventes, demandes de correspondants, coin des parents. Toute correspondance doit être adressée à « Petites Annonces, Journal « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris-2^e.

V. livres bibl. Rosa. Ecrire QUETEL Michel, ch. du Moulin, VILLERS-S.-MER (Calvados).

Vends jouet scientifique Gédé. Etat neuf. Prix très intéressant pour cause départ aux colonies. Ecrire ROSE Yves, 8, rue de Nieuport, à DUNKERQUE (Nord).

V. « Pilote » n° 1 à 60, le n° 0,25 NF. Ecr. Ch. PERROT, La Petite-Corvée, St-DIE (Vosges).

Vends timbres-poste collect. 1 NF série liste par pays sur env. timb. 0,25. KUBETAT E., Vilsberg 62 p. Phalsbourg (Moselle).

Vends train élect. Hornby + transfo, rails, matériel et access. div. S'adresser Pierre SASTRES, 32, r. Théodore-Honoré, NOGENT-S.-MARNE.

V. chiots Bergers all. pedigree. LABOURDETTE, 1, r. Carnet, MAURECOURT (S.O.). 942-76-54.

VENTE

Vends couple serins av. cage 15 NF. Danielle CHRETIEN, 25 bd Reims, VERSAILLES (S.-O.).

Vends voitures neuves Solida et camion neuve Dinky-toys. J.-M. BORD, 95, r. Jean-Jaures, BRUAY-S.-ESCAUT (Nord).

V. nomb. illust. coll. Artima (Kit Carson, Buck John, Indians, Textana, Tapada, etc.), et Mickey B. état 10 NF les 100 ex. P. VERDIÈRE, 45 bis, r. Liberté, ANNAPES (Nord).

Vends livres, jeux, objets div. Liste contre 25 NF. Claude MUSELLE, fg de la Gare, à VRIGNE-AUX-BOIS (Ardennes).

V. guitare fte neuve avec sac 125 NF. Ecr. Michel PARE, 9, pl. Fairat, Vanves (Seine).

Heller lance le premier modèle de la collection 1961

LE PÉTROLIER



LAVERA



en vente partout
15,90 NF

72 pièces - échelle 1/500

les plus belles maquettes
françaises

Heller



le pot de colle ADHÉSINE écotier

le seul muni d'un
couvercle hermétique.
Sa colle ne sèche pas.

Eriger-le

**Petites Annonces FANFOU
GRANDS CONCOURS
des CRÈMES de GRUYÈRE ENTREMONT**

Collectionneurs des Images
des Albums FANFOU
Concours du JEU des CANNIBALES
Pour échanger vos doubles,
écrivez aux adresses ci-dessous :

Mme BONSANG, épicerie, à ESVRES (Indre-et-Loire).

M. François SALVIANI, 28, rue de Lorraine, TALENCE (Gironde).

Mme Victor CARTEAU, avenue de Chénouillet-Larose, NANTES (L.-Atlant.).

Mlle Geneviève HENAU, 39, Grand-Rue, POITIERS (Vienne).

Mlle Joëlle POTIER, Bourg de Vieux-Vy-sur-Cousson (L.-et-V.).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean NEBRARD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCHIN, J.-M. CHARLIER

★
ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-25

★
BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.

C.C.P. 1.969-16

★
SUISSE :
Interpress S.A. 1, Beaumajour, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 43 FS.
6 mois 22 FS.

Compte chèque postal : 11.133-51

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-73, 13-30, 16-99.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Venissio est mort. Le Vautour, lui, a rejoint le Tonneau. Zappy suit la piste à Air-la-Chapelle, mais Von Straffenberg veut se débarrasser du trop curieux reporter! Grâce à son sang-froid, Zappy échappe à une explosion.



Pilote

N°80
4 MAI 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE
France 0,80 NF
Belgique 10 Fr B
Suisse 0,95 Fr S



LA
COUPE
DE
FRANCE

grand match
de Nicolas (par Sempe)

Sempe



NOTRE EDITION BELGE

De Yves BIETLOT, 525, Chaussée-Romaine, BRUXELLES, Belgique.

« J'ai été fort malade, et je suis en convalescence; aussi, j'en profite pour vous écrire quelques mots. J'ai été content de relire tous mes « Pilotes » (que je conserve depuis le numéro 1 et que j'ai moi-même agrafés) pendant que j'étais au lit. Je dois vous féliciter pour votre journal, car, il est formidable. Au début, j'étais seul dans la famille à le lire mais, maintenant, c'est la bagarre avec mes frères et sœurs, le mercredi après-midi pour lire « Pilote » (j'ai deux frères : Robert dix-huit ans et Philippe douze ans et trois sœurs : Christiane vingt-deux ans, Arlette vingt ans et Chantal seize ans).

« Figurez-vous que j'ai eu la même surprise que Micheline et Claudy Scauffaire, en voyant le fameux pilotorama de Disneyland car je suis également abonné aux « Explorations du Monde ». Je vous ai déjà écrit plusieurs fois, mais je n'ai malheureusement encore jamais vu mon nom dans l'article réserve au courrier (je trouve que vous ne réservez pas assez de place à cette rubrique !). Je suis content que vous ayez diminué le format de « Pilote » et surtout que vous l'ayez agrafé (cela m'épargne un petit travail). J'ai été agréablement surpris en voyant réapparaître notre cher ami Robillard. Je vois que vous vous occupez aussi des lecteurs de Belgique, ce qui me ravit. »

Eh, bien ! c'est fait, voilà votre nom publié dans notre colonne Courrier. Oui, depuis notre N° 78, nos lecteurs belges ont leur édition. Cela ne signifie pas, bien entendu, que « Pilote » soit bouleversé de fond en comble. NON. Simplement que nous publions pour vous des chroniques typiquement belges : sport, télévision, actualités. Ainsi nous pensons donner satisfaction à tous nos « Pilotes », Belges comme Français !

L'AVION-FUSEE « X. 15 »

De René HERVILLARD, 6, rue de la Mutualité, cité de la Gérinière à CAEN (Calvados).

« Ayant lu un pilotorama sur l'avion-fusée « X. 15 » qui m'a beaucoup intéressé, je me suis permis de mettre dans cette lettre une photo sur cette fusée qui, de nouveau, a battu le record d'altitude en atteignant 50,300 km. Il avait été largué d'un bombardier B-52, à 14 000 mètres. »

Nous n'avons pu malheureusement publier votre photo, mais nous vous remercions, René, de ce complément d'informations que nous sommes heureux de porter à la connaissance de tous nos lecteurs.

« PILOTE » EST LU AUSSI PAR LES FILLES !

De Chantal DISCRY, FAYT LEZ MANGE, Belgique (Hainaut).

« J'ai terminé ce soir la lecture du journal « Pilote » N° 78 qui m'a paru fort intéressant. J'ai été heureuse de lire les reportages que vous avez publiés au sujet de la Belgique. Je suis une vieille lectrice Belge de « Pilote » puisque j'achète tous les numéros depuis la parution du journal. Je voudrais vous dire que « Pilote » est un journal formidable et instructif et que je ne peux plus m'en passer. J'y trouve des articles très intéressants qui s'adaptent à tous les goûts. Les filles y trouvent aussi de quoi les satisfaire, et, si elles ne s'intéressent pas aux sports, il leur reste les pilotoramas, les jeux, les récits historiques et scientifiques, les reportages d'actualité. »

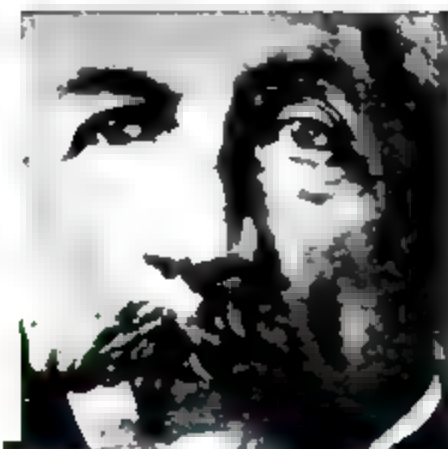
Nous sommes heureux de savoir que nous comptons également des fidèles lectrices, parmi nos supporters. Merci, Chantal !

UN RECORD A BATTRE !

De Jean-François MOINARD, 80 bis, rue de la Porte-Jaune à Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

« J'aimerais savoir combien mettent de temps les mécaniciens d'un coureur automobile pour remonter une roue ? »

Voilà, le record absolu réalisé chez Ferrari, aux 24 Heures du Mans : une équipe d'une dizaine de mécaniciens met 2 minutes et 5 dixièmes pour faire le plein de carburant (120 litres) changer les quatre roues et les 16 bougies (8 cylindres en V). C'est un record qui, paraît-il, reste à battre ! Avis aux amateurs...



LYAUTEY REVIENT DANS SON PAYS

Les cendres d'un grand Français viennent d'être ramenées sur sa terre natale. Depuis sa mort, survenue en 1934, le maréchal Lyautey reposait en effet à Rabat. La France avait respecté le dernier vœu de l'illustre soldat. A l'instar de Napoléon demandant à être enterré parmi le peuple français qu'il avait tant aimé, Lyautey avait souhaité reposer sur cette terre marocaine qu'il chérissait comme une seconde patrie. Il aimait et respectait ces musulmans qu'il avait pacifiés. Mais les événements ont continué à évoluer dans le sens même que le maréchal avait prophétiquement prévu peu avant sa disparition. C'est pourquoi sa dépouille a été transférée en France.

Vingt mille Français habitant le Maroc lui ont fait une escorte triomphale, une silencieuse apothéose, sur la route qui l'a menée de Rabat à Casablanca, où elle a été embarquée à bord du croiseur « Colbert ». L'armée marocaine rendait les honneurs à celui qui, le premier, entreprit de faire de leur pays un grand royaume moderne.

A l'instant où le croiseur « Colbert » appareillait, une vibrante « Marseillaise » jaillit spontanément de dix mille poitrines. Lyautey reposera désormais parmi les siens. Eux ne sont pas près d'oublier tout ce qu'ils doivent à l'homme qui, pendant plus de trente ans, sous tous les ciels du monde, contribua à affermir le prestige et la grandeur de la France.

Sa passionnante histoire, PILOTE vous la racontera, la semaine prochaine, à travers les documents photographiques authentiques que nous avons patiemment recueillis.

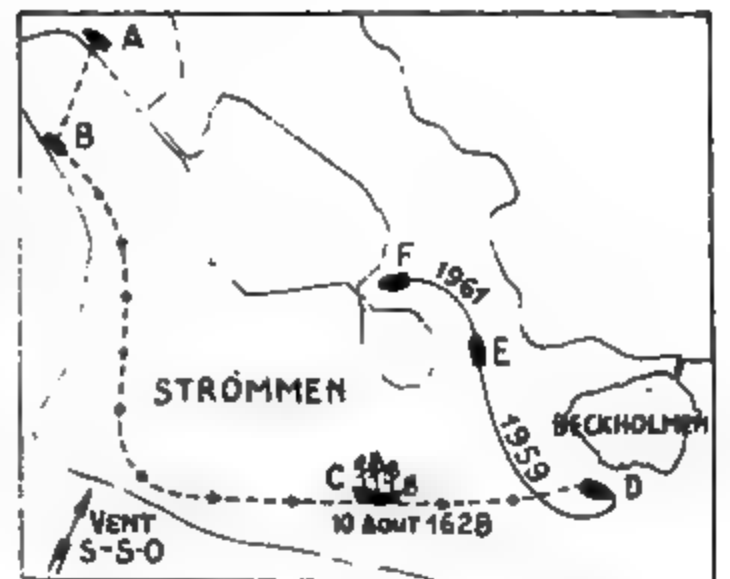


Ci-contre : Le corps du maréchal passe entre deux haies de marins du Colbert. Ci-dessus : M. Pierre Lyautey et Mme se recueillent devant le cercueil. Ci-dessous : Le cercueil à bord du Colbert. Ci-contre : Le général de Gaulle au cours de son voyage au Maroc et Mme Lyautey au cours de la cérémonie.





Le 10 août 1628, le « Vasa », orgueil de la troisième flotte suédoise et futur bateau amiral, quittait son quai d'armement pour prendre la mer. Le capitaine Severin Mansson fit établir la voile et le bateau se mit aussitôt à se comporter d'une manière étrange. Il ne répondait plus à la barre et rapidement, il prit de la gîte à bâbord. L'officier d'artillerie, Erik Jonsson, se précipita vers la batterie basse pour faire déplacer les canons de bâbord à tribord. Peine perdue, le « Vasa » se coucha sur le flanc et sombra en quelques minutes dans le port de Stockholm, face à l'île de Beckholmen.



333 ans après, LE VAISSEAU AMIRAL RENTRE AU PORT !



Après 333 années dans les vases du port de Stockholm, le « Vasa » vient de resurgir à la lumière grâce à l'initiative du gouvernement suédois.

Opération ardue et délicate que le renflouement d'un tel navire long de 50 mètres, large de 12 et pesant plus de 80 tonnes.

C'est à un passionné d'archéologie navale, Anders Franzen, que l'on doit la résurrection du « Vasa ». Dès 1954, il entreprenait une série de sondages en collaboration avec le musée de la Marine de Stockholm et parvenait à situer l'endroit exact du naufrage.

L'idée de renflouer le « Vasa » n'est pas nouvelle. Trois jours seulement après le naufrage, un Anglais nommé Jan Buhner offrit ses services à la marine suédoise consternée. C'est grâce à lui d'ailleurs qu'il a été possible aujourd'hui d'effectuer les travaux de relèvement. Il réussit, en effet, à redresser le navire couché sur le flanc et que le poids de la vase s'accumulant par les sabords restés ouverts au moment du naufrage aurait très rapidement disloqué. Jan Buhner était aidé dans son travail par un Suédois, Wilhelm de Besche, spécialiste lui aussi des renflouements. Wilhelm de Besche avait réussi à relever devant Nyköping un navire coulé par 40 mètres de fond, quelque temps auparavant. Malheureusement, des difficultés sur-

gèrent entre les deux hommes et les travaux de relèvement furent abandonnés.

D'autres tentatives échouèrent en 1631, 1633, 1634, 1651 et 1663, et il fallut attendre le printemps 1658 pour assister à un résultat valable. L'Allemand Albrecht von Treileben récupéra 50 canons. C'était, pour l'époque, un tour de force car l'opération s'effectuait par 40 mètres de fond et avec des moyens très rudimentaires.

Une seconde fois, le « Vasa » sombra, mais cette fois, dans l'oubli. Ce n'est qu'au début de ce siècle que les historiens retrouvèrent la trace du bateau et le récit de son naufrage.

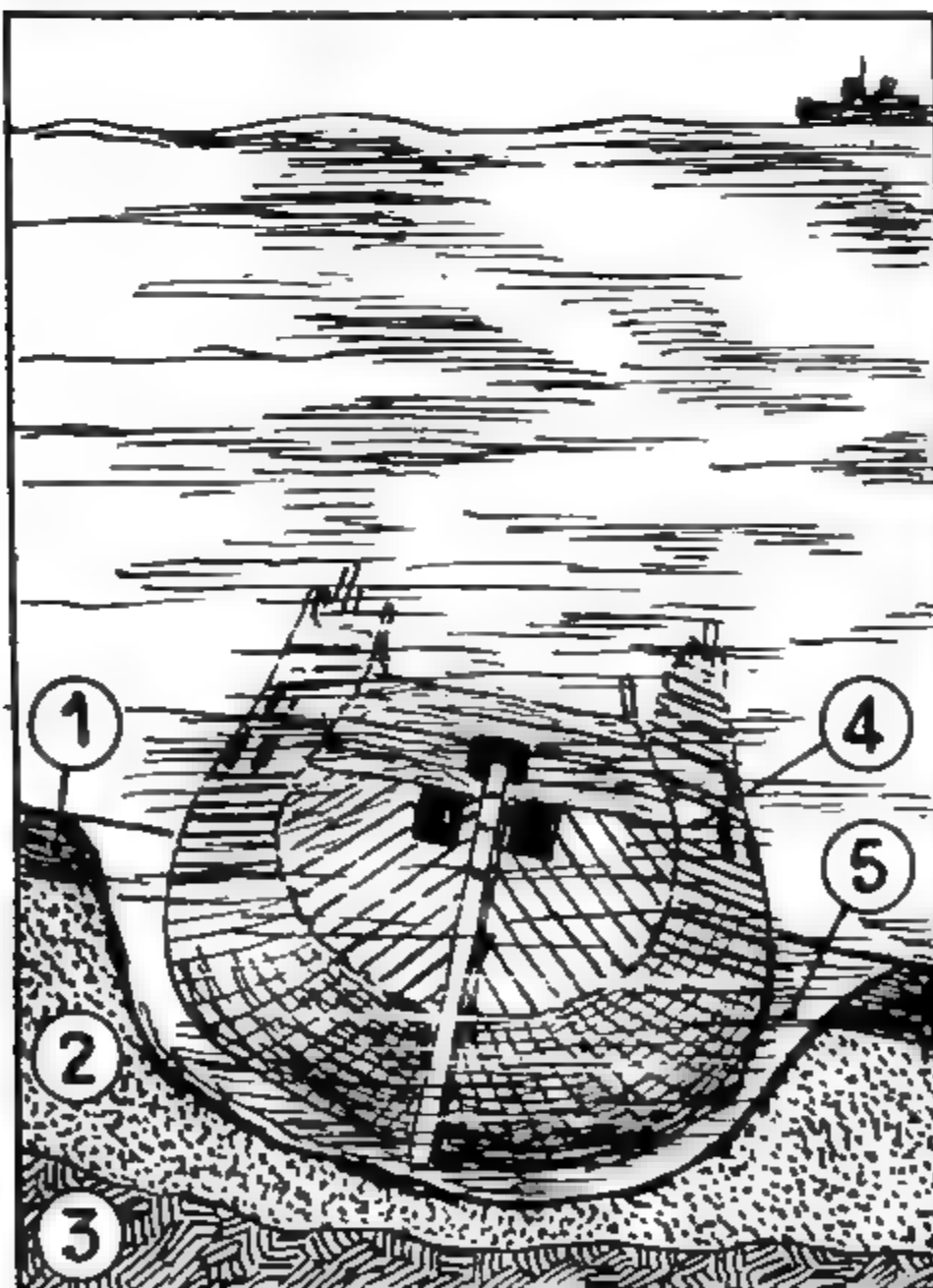
Anders Franzen, pour parvenir à ses fins, mit en œuvre les derniers perfectionnements de la technique moderne en matière de sondage acoustique. Quand l'endroit approximatif du naufrage fut situé, il se servit d'une sonde spéciale remontant des échantillons du fond. En 1956, après plus de deux mille essais, la sonde remonta un morceau de bois que les experts estimèrent appartenir à l'épave. Les scaphandriers et les hommes-grenouilles de la marine suédoise effectuèrent alors de nombreuses plongées pour débayer une partie de la coque et creuser des tunnels sous la quille afin de passer les câbles de soulèvement (voir croquis). A la fin du mois d'avril 1961, le pont supérieur du « Vasa » émergeait des eaux boueuses du port de Stockholm.

En plus du redressement effectué en 1628, lequel

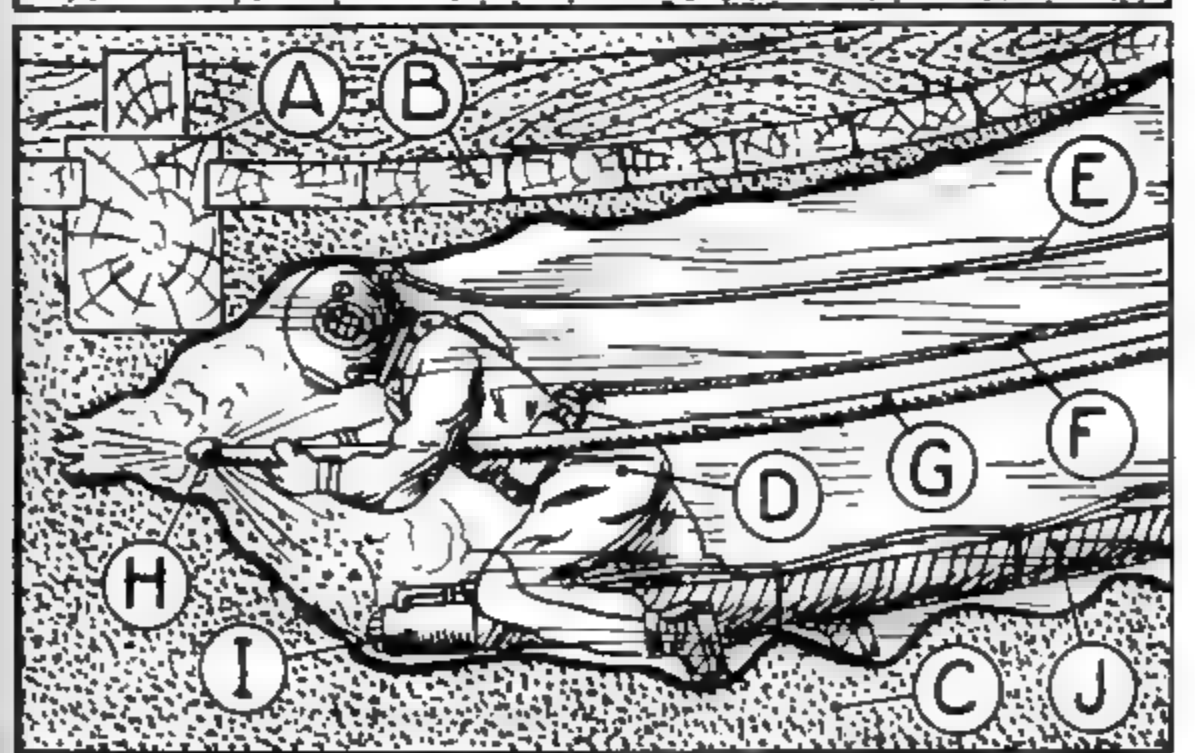
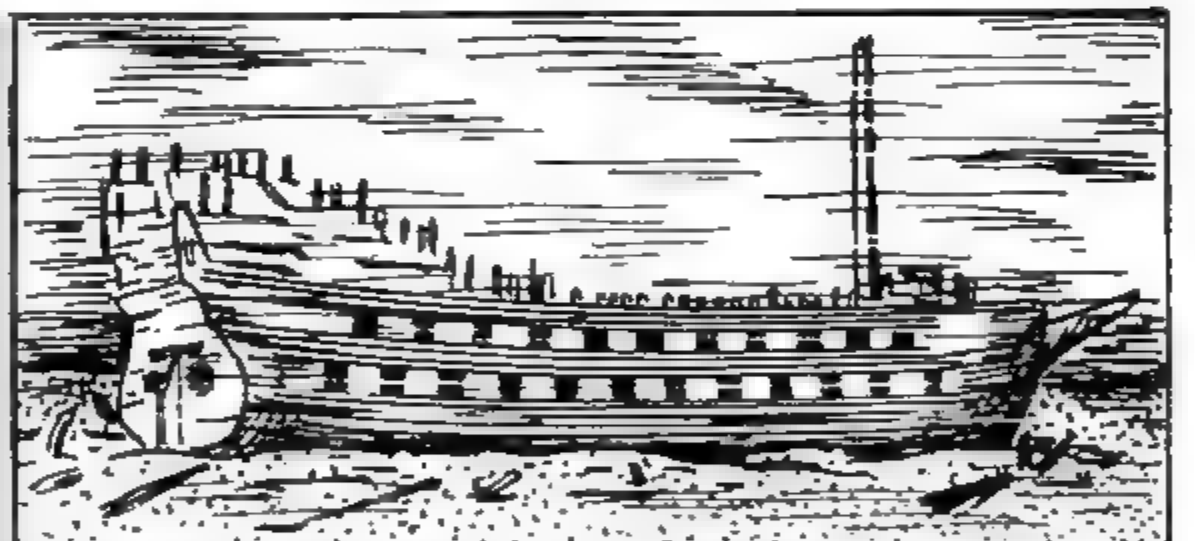
empêcha, rappelons-le, la dislocation de la coque, le navire se conserva dans un état relativement bon grâce aux facteurs physiques et chimiques propres aux eaux du port de Stockholm. D'abord, en dessous de quelques mètres, il y règne une obscurité presque complète, d'autre part, une température de + 5° s'y maintient depuis des siècles, empêchant le pourrissement du bois comme cela se produit dans les mers plus chaudes.

A titre d'exemple, citons qu'une jatte de beurre embarquée quelques jours avant l'appareillage a été retrouvée intacte dans la cambuse. Les bois les plus vermoulus n'ont pas perdu plus de 40 % de leur élasticité et leur résistance à la traction, malgré ce long séjour dans l'eau, demeure pratiquement la même, ce qui a permis le relèvement de la coque d'un seul bloc. De nombreuses parties sculptées ont déjà été sorties de l'eau afin de ne pas souffrir des opérations de levage. Elles ont été immédiatement soumises à un traitement chimique évitant la décomposition.

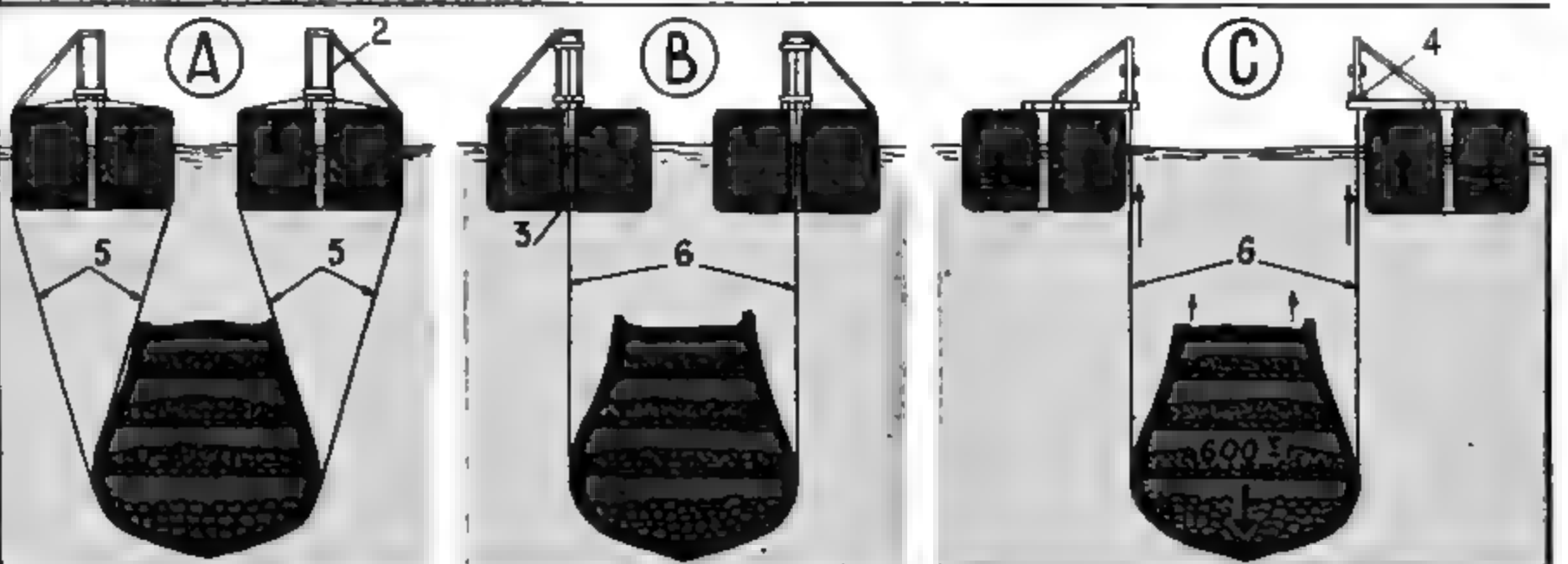
Rappelons, en terminant, que la longueur hors tout du « Vasa » est de 50 mètres, sa largeur de 12 mètres, son creux de coque de 10 mètres, qu'il déplaçait 1 400 tonnes et que son équipage de 133 marins et de 300 soldats avait à sa disposition 64 canons. En 1962, après de nombreux travaux de réfection, le « Vasa » sera exposé au musée de la Marine de Stockholm.



Voici le « Vasa » (ci-contre) tel qu'il se présentait aux scaphandriers en 1956. Il était envasé jusqu'à son ancienne ligne de flottaison et n'était pas visible en son entier en raison de l'obscurité qui règne par 40 mètres de fond. Ce croquis fut établi grâce aux indications du chef scaphandrier, Edwin Felting's. Remarquez que la partie basse du mât de misaine était encore debout. On dut le scier pour effectuer les opérations de relèvement. La partie la plus pénible et la plus dangereuse du travail fut le percement des six tunnels de passage des câbles de levage sous la coque. Partant d'une tranchée périphérique, chaque tunnel mesurait 6 mètres et était commencé des deux côtés en même temps par deux scaphandriers. Vases et argiles étaient désagregés à l'aide de jets d'eau sous pression extrêmement puissants. Sur le croquis ci-contre, nous distinguons (A) la quille du navire et son bordage ; (B) ancrés dans la vase (G). Le scaphandrier (D) alimenté par le tuyau (E) était retenu par une corde (F). Il entraînait le tuyau (G) alimentant la lance à trois jets (H). Les débris étaient aspirés par un manche (I) terminant le tuyau d'aspiration (J) les remontant jusqu'à la surface pour filtrage. Les opérations de débâlage furent longues et pénibles.



Les fonds sur lesquels reposait le « Vasa » occupaient une pente d'environ 10 degrés. Nous voyons sur le croquis ci-dessus la coque du navire (4) vue de l'arrière avec une coupe théorique du terrain montrant : la couche supérieure de boue organique noire (1), l'argile post-glaciaire (2), recouvrant le fond rocheux sur 5 à 10 mètres d'épaisseur. Nous avons indiqué l'un des tunnels percés par les scaphandriers (5). Les trois croquis ci-contre expliquent les différentes phases de la technique de renflouement du « Vasa ». A) Après avoir passé les câbles (5) sous la coque, les pontons (1) sont immergés puis les câbles sont armés et les pontons vidés de leur eau. Le « Vasa » fut soulevé de 1,50 mètres. B) Transport. Le « Vasa » fut directement suspendu par des câbles puissants (6) passant dans un puits (3). C) Emergence. La coque du « Vasa » est suspendue à des superstructures (4), les ballast (7) sont partiellement remplis d'eau afin de compenser le poids du bateau.



Nicolas

LE GRAND MATCH :

par Sempé



1 Durant toute la semaine, les coups de téléphone entre le père de Nicolas et les autres pères avaient eu pour résultat de modifier sensiblement l'équipe : Endes passait inter gauche et Geoffroy arrière. A l'issue d'une réunion des pères, plusieurs tactiques avaient été mises au point. La principale consistait à marquer un but dans les premières minutes, à jouer la défensive, puis profiter d'une contre-attaque et en marquer un autre. Si les enfants suivaient à la lettre ces instructions, ils remporteraient le match par 5 à 2, puisqu'ils menaient déjà par 3 à 2. Les pères (de Nicolas, de ses amis et de ceux de l'autre école) étaient au grand complet quand le match débuta, dans une ambiance passionnée, à 16 h 30.



2 On n'entendait que les pères sur le terrain. Cela énerva les joueurs. Durant les premières minutes, rien d'important ne se passa, si ce n'est un shot de Rufus dans le dos du père de Maixent et une gifle que Clotaire reçut de son père, pour avoir manqué une passe. Joachim, qui était capitaine à ce moment (il était décidé que tous les joueurs seraient capitaines durant cinq minutes chacun), alla demander à l'arbitre de bien vouloir faire évacuer le terrain. Clotaire ajouta que la gifle l'ayant commotionné, il ne pouvait plus tenir son poste. Son père dit qu'il prendrait sa place. Ceux de l'autre école protestèrent et dirent qu'ils prenaient leurs pères avec eux.



3 Un frémissement de plaisir parcourut les pères, qui tous enlevèrent leurs pardessus, vestons, cache-nez et chapeaux. Ils se précipitèrent sur le terrain en demandant aux enfants de faire attention de ne pas trop s'approcher, qu'ils allaient leur montrer comment on tripote un ballon.



4 Dès les premières minutes de ce match opposant les pères des amis de Nicolas et ceux de l'autre école, les fils furent vite fixés sur la façon dont on arrive à jouer au football et



5 décidèrent d'un commun accord d'aller chez Clotaire, voir « Sport-Dimanche » à la télé.



6 Le match se déroulait avec, de part et d'autre, le souci d'envoyer de grands coups de pied dans la balle, de façon à prouver qu'on pouvait marquer un but si le vent contraire, dans tous les sens, n'était pas si gênant. A la 16^e minute, un père de l'autre école donna un grand coup de pied en direction d'un père qu'il espérait être un père de l'autre côté, mais qui, en réalité, était le père de Geoffroy. Celui-ci envoya un coup de pied encore plus fort. Le ballon atterrit au milieu de quelques caisses, boîtes de conserves et autres ferrailles, il fit entendre un bruit comparable à celui d'un ballon qu'on dégonfle, mais continua de rebondir, grâce au ressort qui l'avait traversé de part en part. Après trois secondes de discussion, il fut décidé que le match continuerait, une boîte de conserves — pourquoi pas ? — tenant lieu de ballon.



7 A la 30^e minute, le père de Rufus, en position d'arrière, arrêta la boîte de conserves, qui se dirigeait en tournant vers sa lèvres supérieure. Comme il l'arrêta de la main, l'arbitre (le frère d'un des pères de l'autre école, le père de Nicolas tenant la place d'inter) siffla pénalty. Malgré les protestations de certains joueurs (le père de Nicolas et tous les pères des amis de Nicolas) le pénalty fut tiré, et le père de Clotaire, qui jouait goal, ne put arrêter la boîte, malgré un geste de dépit. Les pères de l'autre école égalisaient donc, et la marque était de 3 à 3.



8 Il restait quelques minutes à jouer. Les pères étaient inquiets quant à l'accueil que leur réserveraient leurs fils s'ils perdaient le match. Le jeu, qui jusqu'alors avait été mauvais, devint exécrable. Les pères de l'autre école jouaient la défense. Certains posaient les deux pieds sur la boîte et empêchaient les autres de la prendre. Soudain, le père de Rufus, qui est agent de police dans le civil, s'échappa. Dribblant deux pères adverses, il se présenta seul devant le goal, shoota sèchement et envoya la boîte au fond des filets.

Les pères de Nicolas et ses amis remportèrent le match par 4 à 3.



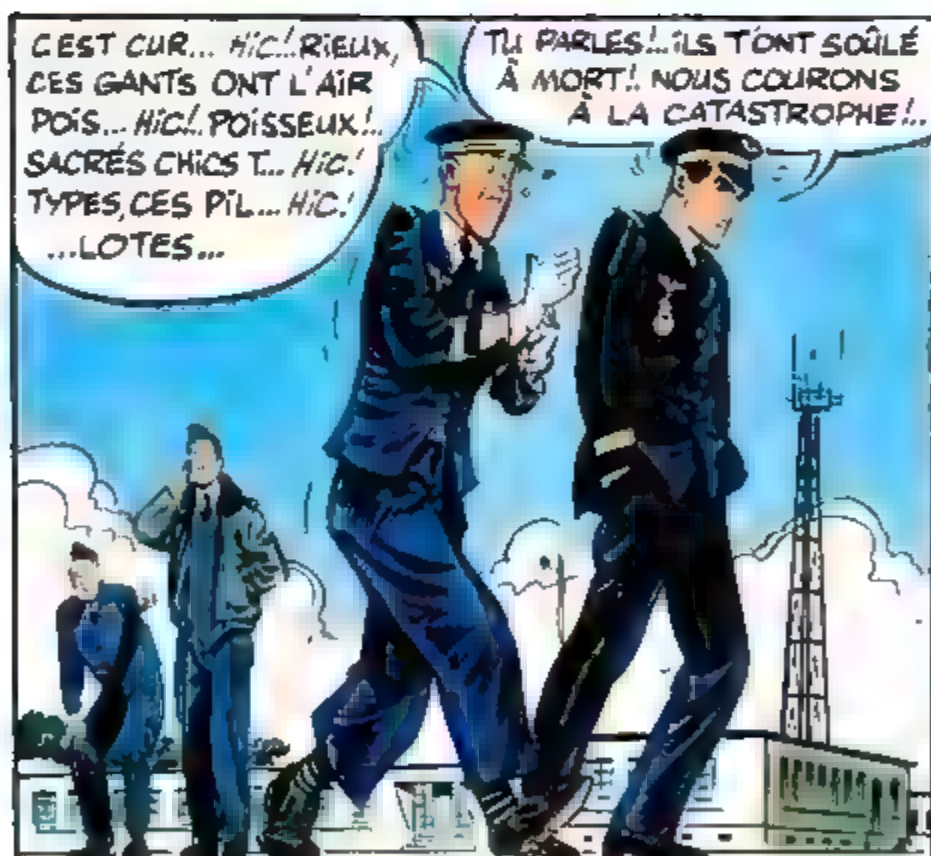
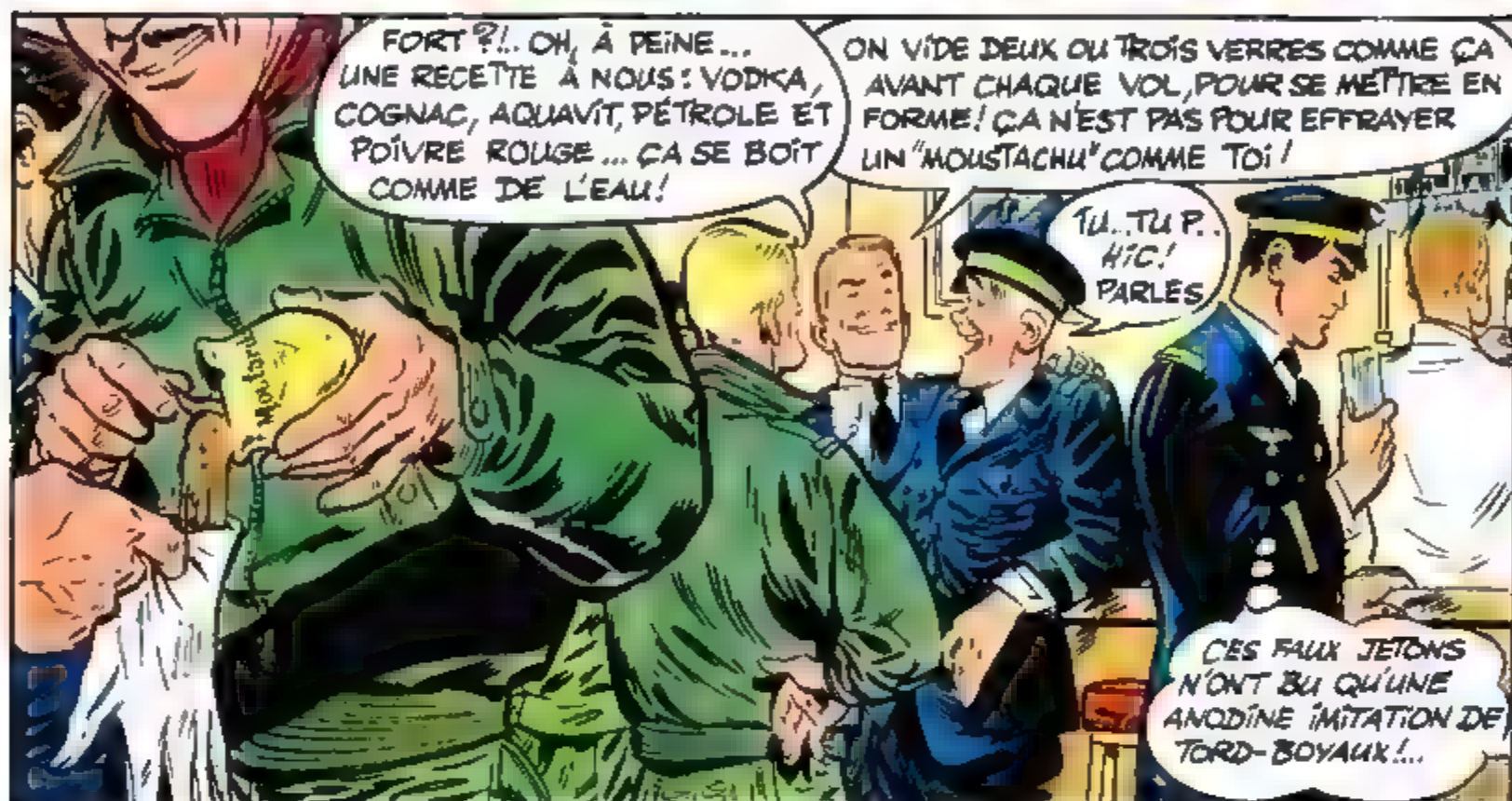
9 Sur la photo de l'équipe gagnante, prise après le match, on reconnaît : debout, de gauche à droite, les pères de Maixent, Rufus, le héros du match, Endes (blessé à l'œil gauche), Geoffroy, Aloeste.

Assis, les pères de Joachim, Clotaire, Nicolas (blessé à l'œil gauche dans un choc avec le père d'Endes) et Agnan.



DANGER DANS LE Ciel

RESUME. — A leur arrivée à la base de Creil, Tanguy et Laverdure subissent la plaisanterie classique des galons intervertis. Au mess, des pilotes aident Laverdure à se procurer une tenue réglementaire...



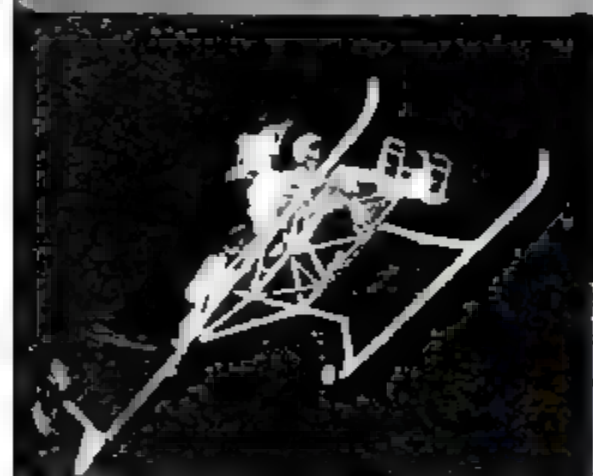
La motocyclette de l'air va enfin permettre à l'homme de se transformer en oiseau



La Gyrodine XRON-1 intéresse l'armée américaine qui voit en lui un moyen de déplacement idéal. Il tire sa puissance d'un moteur d'automobile Porsche de 62 CV qui entraîne deux rotors tournant en sens inverse. Une version plus moderne est équipée d'une turbine à gaz de 62 CV, mais plus légère que le moteur à pistons de la voiture allemande.



Le célèbre constructeur de pneus américain Goodyear a aussi pensé à l'hélicoptère individuel. Il a construit le « Gismo » 400 qui est une véritable maquette des hélicoptères classiques. Son rotor unique, compensé par une hélice de queue, est entraîné par un moteur de hors-bord Johnson de 38 CV équipé de son réservoir d'origine. Il vole les 100 km/h.



Entièrement démontable, le petit Hiller YROE-1 « Rotorcycle » tient dans une caisse et est assemblé en quelques minutes. Sa grande simplicité se retrouve dans son train d'atterrissage qui ne comporte que trois pieds. Son moteur Nelson ne développe que 43 CV, mais il vole parfaitement. L'Angleterre a acheté les droits de fabrication pour l'Europe.

D EPUIS que l'hélicoptère existe, on a pensé d'abord à en tirer le maximum sans chercher à savoir combien les services qu'il rendrait pourraient coûter !... Ainsi, le seul appareil capable de décoller et d'atterrir verticalement et de voler au point fixe est-il devenu un outil merveilleux pour accomplir toutes sortes de tâches que l'avion est incapable de réussir. Qu'il s'agisse de poser une ligne de force en montagne, de sauver des hommes en difficulté en mer ou dans les régions inaccessibles, de ravitailler un phare, ou plus simplement d'atteindre en vol le cœur des villes, tous ces buts ne peuvent être touchés que par l'hélicoptère.

Mais on a pensé aussi que l'hélicoptère pourrait rendre d'immenses services comme moyen de transport léger. On a pensé au plaisir du vol qui commencerait dans la cour de la maison et se terminerait dans un parc, un stade, etc.

Il s'agit d'une sorte de barque à fond plat, mais le mât, au lieu de porter une voile, est surmonté d'une vaste hélice d'hélicoptère. Cette curieuse machine est construite aux Etats-Unis par la Gyrodine Corporation, et celle-ci prétend que cet engin est destiné à devenir le « Modèle T » de l'air. Le Modèle T, on s'en souvient, fut la première voiture fabriquée en grande série aux Etats-Unis et elle connut une vogue prodigieuse.

La barque volante est-elle destinée à nous délivrer des servitudes de la circulation urbaine et à réaliser enfin l'antique rêve que nourrit l'homme de se transformer en oiseau ? Peut-être.

A moins que ce destin fabuleux soit réservé à une autre formule d'hélicoptère miniature, la « Motocyclette de l'air », dont il existe aujourd'hui des projets de plus en plus nombreux et de plus en plus perfectionnés.

Il y a quelque temps, des automobilistes américains faisant la file devant une station service virent avec stupeur un minuscule hélicoptère chevauché par un seul homme venir se poser devant la pompe à essence, faire le plein, et repartir comme il était venu. L'homme était un médecin et son engin était un « scooter volant » qu'il avait bricolé lui-même.

Mais des firmes nombreuses et importantes travaillent aujourd'hui à produire des prototypes d'hélicoptères individuels. Une quinzaine d'usines travaillent pour l'armée et pour la marine, mais les modèles qu'elles étudient peuvent aussi servir à l'usage civil. La Gyrodine Corporation a mis au point un « Rotorcycle » mû par un simple moteur d'auto et dont les modèles ont déjà été adoptés par les cow-boys du Texas pour surveiller leurs immenses troupeaux. La Hiller Corporation a créé le « Pawnee ». Le « Pinwheel », qui ne pèse que 226 kilos à pleine charge, monte à 600 mètres en une minute et fait du 96 à l'heure en vitesse de croisière ; il utilise en guise de moteurs deux petits reacteurs placés aux extrémités des pales de rotor, etc.

Le premier hélicoptère individuel, qui pesait 45 kilos et que le pilote se fixait au dos au moyen de bretelles, fut construit en 1947, par Pentecost. La solution était ingénieuse, mais présentait encore de nombreux inconvénients. Depuis lors, le système a été considérablement perfectionné par des firmes américaines, françaises, anglaises, russes. D'abord parce qu'il peut rendre les plus grands services aux armées et connaître de nombreux usages militaires, mais aussi pour son utilité civile.

La motocyclette volante, pesant une centaine de kilos, possédant un siège confortable et un train d'atterrissage, volant à environ 80 kilomètres/heure, facile à construire et d'un prix de revient égal à celui d'une moto terrestre, n'est plus une utopie.

Dans un récit d'anticipation publié en 1883, un écrivain français décrit la vie en... 1957 et il nous montre, notamment, au-dessus des villes couvertes de gratte-ciel, des centaines de gros insectes mécaniques transportant les gens à leurs affaires et à leurs plaisirs.

Cette rêverie n'était que de quelques mois en avance sur la réalité.



Une gare américaine en 1860, c'était le point le plus important de la ville, l'unique moyen de communication avec le reste du monde.



Les ouvriers de « L'Union Pacific » devaient travailler avec la « Winchester » à portée de la main car les chantiers étaient continuellement harcelés par les Indiens...



La voie ferrée avançait très vite dans la prairie car les ingénieurs de « L'Union Pacific » avaient mis au point un système de coordination du travail avant la lettre.



D'énormes troupeaux de bœufs hantaient la prairie à cette époque. Troupeaux si denses qu'il fallait parfois les disperser à la carabine pour permettre au convoi de passer.

Les indiens pillards attaquent "le cheval de fer"

par George Fronval

3 Au cours de nos deux précédents numéros, nous avons relaté les difficultés qui présidèrent à l'édification de la première ligne transcontinentale américaine et les raisons de sa création. A l'Ouest, « Chinese Charlie » et ses travailleurs chinois en lutte contre la montagne ; la « Sierra Nevada » vaincue par le rail. Voici la suite de ce récit.

Tandis qu'à l'Ouest, les ouvriers de la « Central Pacific » travaillaient dur, s'attaquant à la Sierra Madre, à des miles de là, dans l'Est, d'autres équipes, parties d'Omaha, dans le Nebraska, entreprenaient de grignoter le désert.

En effet, lorsque le 1^{er} juillet 1862, Abraham Lincoln signa le Pacific Railroad Act, il fut décidé qu'une entreprise prenant le nom d'« Union Pacific » serait créée avec, comme vice-président, Thomas C. Durant ; Sidney Dillon comme directeur du bureau de direction ; John Duff, second directeur et, plus tard, président de la ligne. L'ingénieur en chef était le général Grenville M. Dodge, et les chefs des travaux : les généraux John C. « Jack » Casement et Dan Casement. Ceux-ci, originaires de l'Ohio, après s'être distingués durant la guerre de Secession avaient repris leur ancien métier.

Le général Grenville M. Dodge, qui dirigea la plus grande partie des travaux à l'Est déclara : « Chaque mile a dû être construit sous la protection des fusils ! ». Les agents du chemin de fer, en effet, durent travailler avec la Winchester à portée de la main. Des détachements de soldats assuraient leur protection. Souvent, les ouvriers alertés posaient leurs outils pour faire le coup de feu, car ils étaient continuellement harcelés par des Indiens en révolte ou des bandes de desperados. Ils se repliaient rapidement vers des wagons aux parois percées de meurtrières qui, ainsi, étaient transformés en forteresse.

LE 100th MERIDIEN.

Le point de départ de la ligne fut donc Omaha qui, jusqu'alors, servait de relais principal aux diligences de la Wells Fargo. Six millions et demi de traverses en bois ayant subi une préparation spéciale et 50 000 tonnes de rails ainsi que tout le matériel indispensable pour l'édification du ballast et la construction de ponts furent transportés soit par bateaux sur le Missouri, soit par chariots bûchés tirés par des bœufs en divers points stratégiques du tracé de la future ligne.

Selon la loi votée par le gouvernement américain, il importait que les 100 premiers miles fussent terminés le 27 juin 1866. Le tronçon s'étendant jusqu'au 100th méridien, c'est-à-dire 147 miles plus à l'Ouest devait être achevé au mois de décembre 1867.

Lorsque les chantiers parvinrent au 100th méridien, une Commission, nommée par le gouvernement désireux de célébrer dignement cet exploit fut invitée à visiter la ligne. Le train spécial quitta Omaha le 23 octobre et durant la première journée, s'ar-

rêta fréquemment pour permettre aux officiels et à leurs invités d'admirer les ponts enjambant les rivières « Papillon » et « Elkorn » et les stations de « Frémont » et de « North Bend ».

Le jour suivant, le train reprit sa course, longea encore la Platte River dont il n'avait pas un seul instant quitté les rives depuis Omaha et qu'il devait suivre jusqu'à North Platte.

A Julesbourg, les ouvriers des frères Casement travaillaient fiévreusement. C'étaient pour la plupart des émigrés irlandais ayant fait la guerre contre les Sudistes. Ils opéraient suivant une tactique minutieusement préparée. En tête, venait l'avant-garde des bûcherons, au nombre de 1 500, lesquels faisaient résonner les vallées des Montagnes Noires du bruit étourdissant de leurs cognes.

Venaient ensuite les ingénieurs plaçant les piquets, indiquant de façon précise le tracé de la ligne.

Derrière eux, opéraient les terrassiers et les poseurs de traverses, ces derniers divisés en trois équipes. La première, constituée par des ouvriers d'élite était chargée de poser les traverses dans les endroits où la ligne faisait des détours et des inflexions. Les deux autres posaient les traverses intermédiaires.

Peu après ce premier convoi, venaient d'autres trains apportant des matériaux divers. Dans l'un d'eux, se trouvaient deux wagons dortoirs, longs de 30 mètres et transformés en réfectoire, aux heures des repas. Un autre servait de cuisine et plusieurs de magasins de réserve à vivres.

Pas un seul instant, les chantiers ne ralentirent leur activité. Un détachement de pionniers fut dépêché à 75 miles en avant, à l'entrée d'une des principales passes dans les Rocheuses et y jeta les bases d'une ville nouvelle à laquelle on donna le nom de Cheyenne, comme celui des Indiens vivant dans la région.

Cheyenne allait être, pour l'« Union Pacific », une station de première importance. C'était là que les convois, venus de l'Est, devaient, après avoir traversé les déserts, changer de machine. Aux locomotives légères allaient en succéder de plus lourdes, de plus puissantes, pouvant s'attaquer à la montagne. Cheyenne devait devenir un centre de construction et de réparation, avec des ateliers occupant 1 500 ouvriers. Une ligne, partant de cette ville, devait, par la suite, desservir, plus au Sud, Denver, capitale de l'Etat de Colorado.

L'ENFER SUR ROUES.

Au fur et à mesure que les chantiers des frères Casement progressaient dans la plaine, ils étaient suivis par une troupe d'aventuriers, joueurs professionnels, individus sans scrupules, n'ayant d'autre désir que de subtiliser la paye des ouvriers.

A la fin, excédé par ce dangereux et peu recommandable voisinage, le général Dodge appela à la rescousse le général J.E. Stevenson, commandant le poste militaire tout proche de Fort D.A. Russell. Le général Stevenson et ses soldats investirent « l'en-

fer sur Roues » emmenèrent tout ce joli monde en un lieu désert à 1 mile au Sud et là, un arrangement fut pris. Les malandriers furent autorisés à s'installer à Cheyenne à la condition de respecter les lois et de ne pas troubler l'ordre public.

Les Indiens, eux aussi, donnèrent du fil à retordre aux hommes du chemin de fer. Un jour, une patrouille, dont faisait partie le général Dodge, fut attaquée par un groupe de Cheyennes, qui les forçèrent à battre en retraite et à repasser sur l'autre versant d'une montagne, à laquelle, en l'honneur de son ancien camarade de combat, Dodge donna le nom de Sherman. Le lieu, par la suite, s'avéra le plus propice pour le passage de la ligne.

LUTTE CONTRE LES CHEYENNES.

Ces mêmes Indiens entreprirent de nombreux raids contre les chantiers, tombant à l'improviste sur les groupes isolés de travailleurs, dressant des embûches, enlevant des travailleurs qu'ils soumettaient ensuite à la torture. Des dépôts furent pillés, des stocks anéantis, tandis que les lignes du télégraphe étaient mises hors d'usage.

A Grand Island, dans le Nebraska, avait eu lieu, quelques mois auparavant, une rencontre à laquelle avait participé le fameux chef Sioux Spotted Tail, accompagné de 17 guerriers et les délégués civils de la compagnie ferroviaire. A l'issue de leur visite, les Indiens demandèrent à emporter avec eux un important stock de provisions, ce qui leur fut refusé. Au cours de la nuit suivante, Spotted Tail était revenu à la tête de 3 000 guerriers et avait réitéré sa demande.

Alors un contremaître, résolu, s'était approché du chef Sioux et le regardant dans les yeux, le menaçant de ses deux poings. Les Indiens, dominés, s'éloignèrent et demeurèrent tranquilles jusqu'au jour où, près de Fort Wallace, les lignes télégraphiques furent endommagées. Non loin de là, des guerriers Cheyennes guettaient le passage du train des ouvriers. Lorsque le convoi parut, certains se précipitèrent en bordure de la voie et tentèrent de stopper le train avec des cordes. Les malheureux qui s'efforcèrent de retenir la locomotive avec leur lasso furent tirés sur le sol et précipités sous les roues. Douze d'entre eux furent décapités. Les autres s'éloignèrent du « cheval de fer » — c'était ainsi qu'ils appelaient le train — en se jurant bien de ne plus venir l'importuner.

Promontory Point était proche et à l'Ouest, les ouvriers de la « Central Pacific » se rapprochaient fébrilement, eux aussi.

Il arriva un moment où les deux lignes se dépassèrent et continuèrent à progresser, parallèlement l'une à l'autre. Aucune ne voulant céder, des ouvriers, la nuit, se glissaient sur les chantiers rivaux et détruisaient le travail de leurs concurrents.

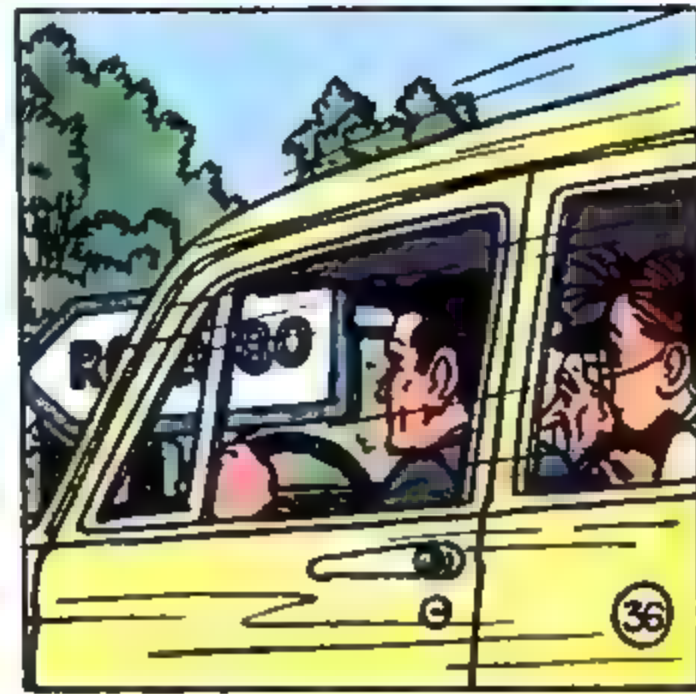
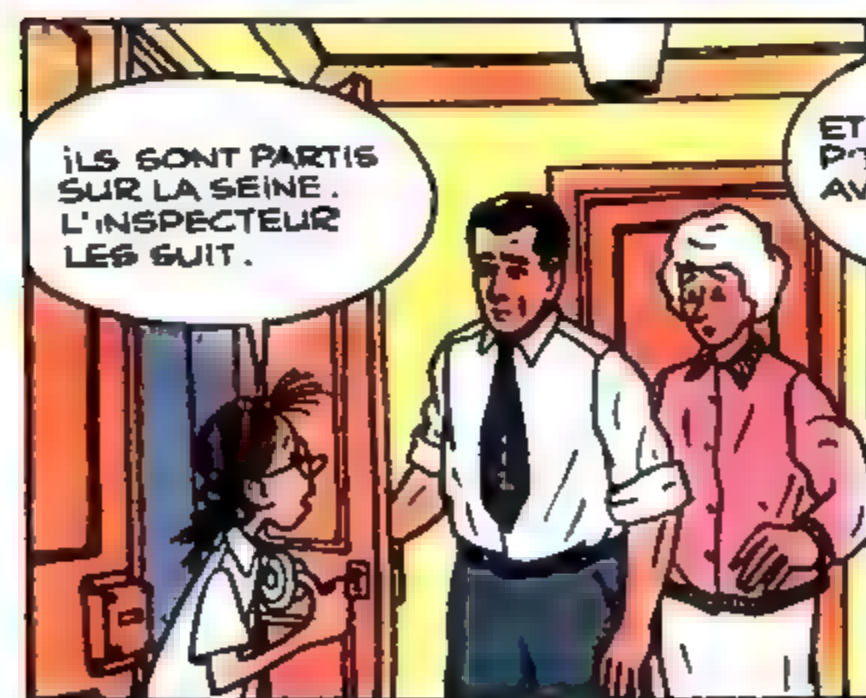
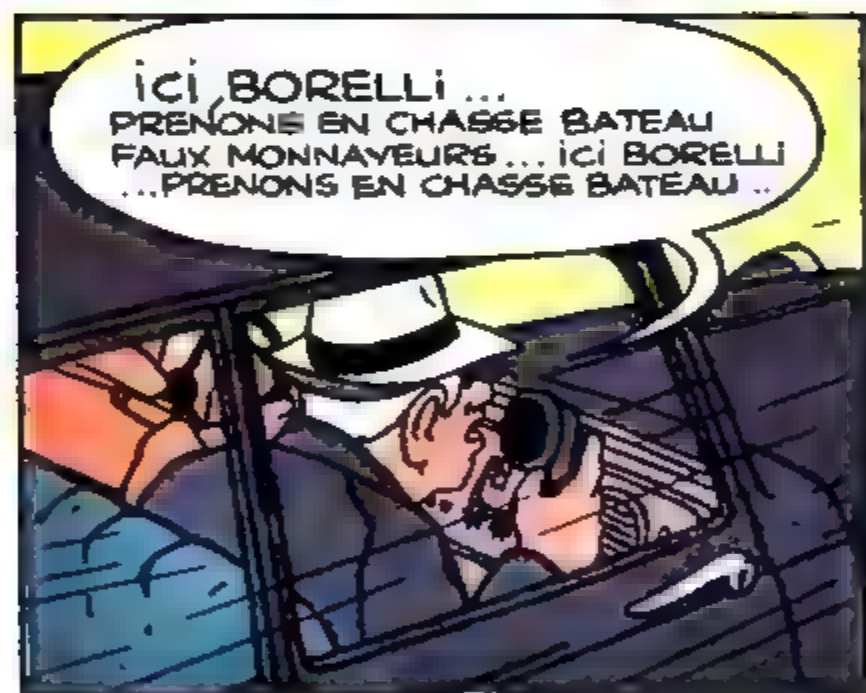
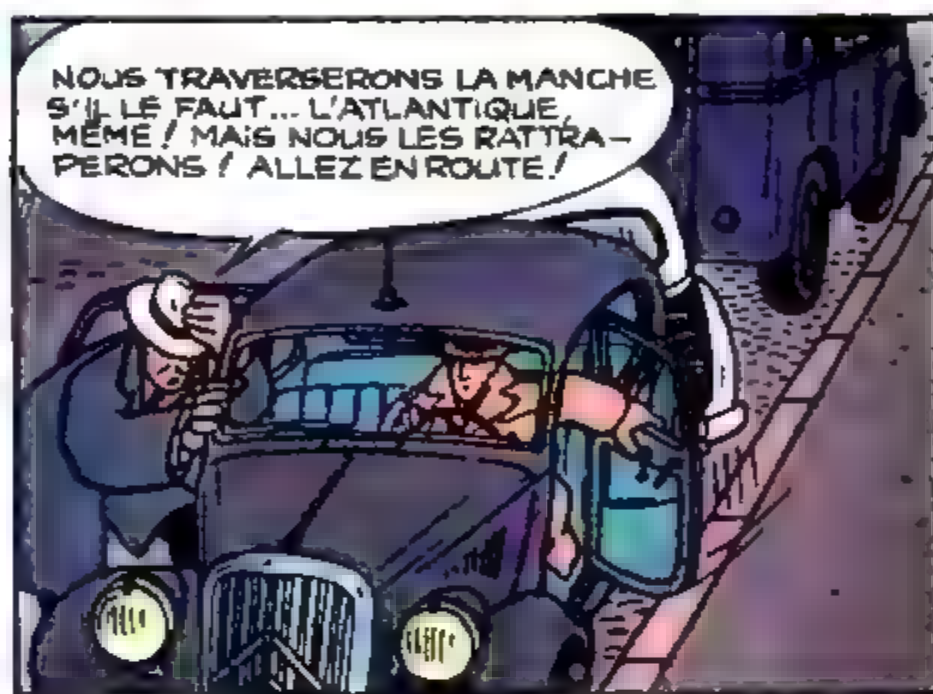
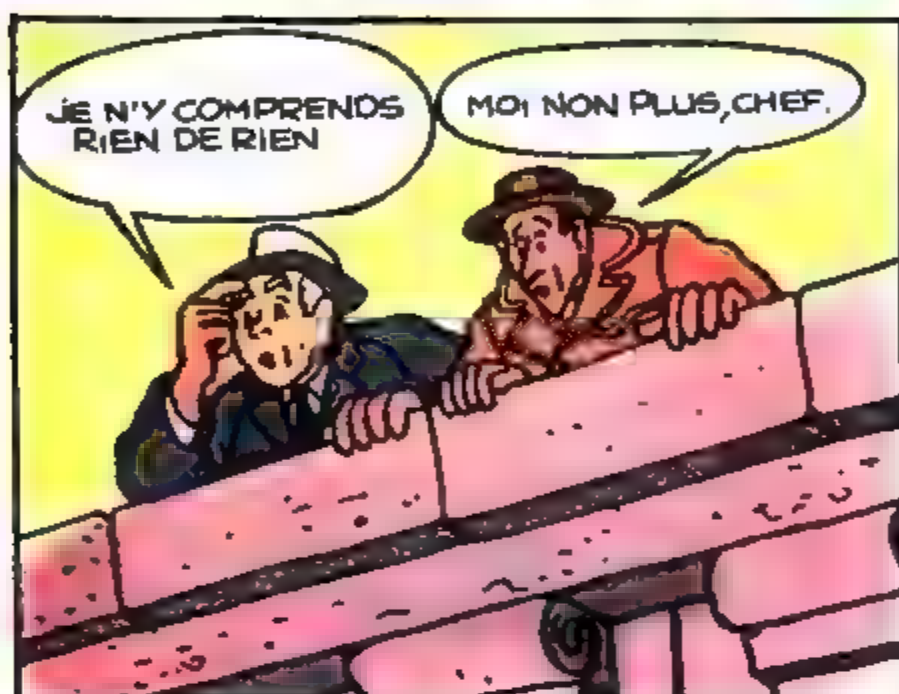
LA SEMAINE PROCHAINE :
L'INAUGURATION DE LA LIGNE.



P'TIT PAT

RESUME. — P'tit Pat est prisonnier à bord du bateau mystérieux et voilà que le bateau quitte le quai.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



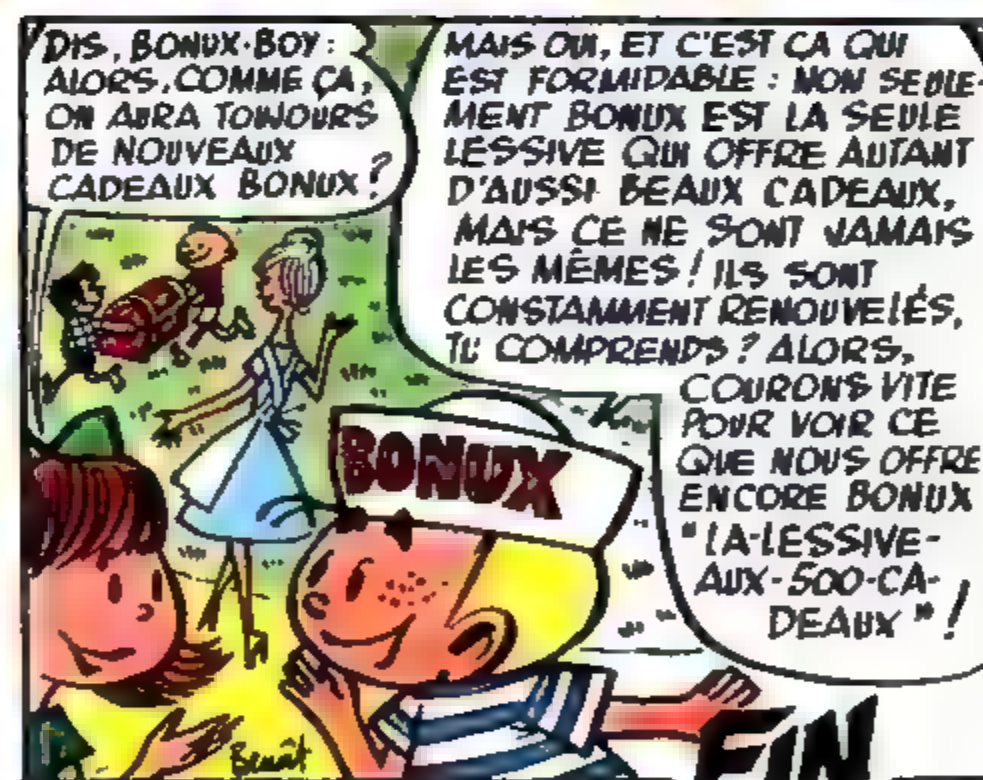
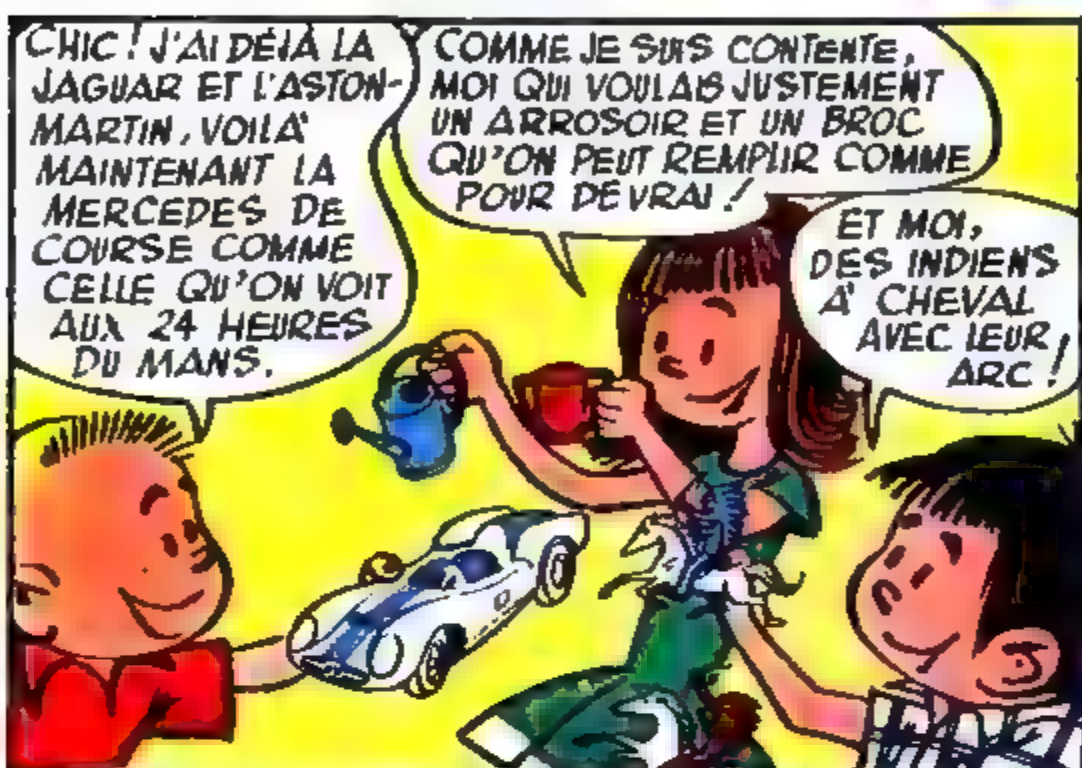
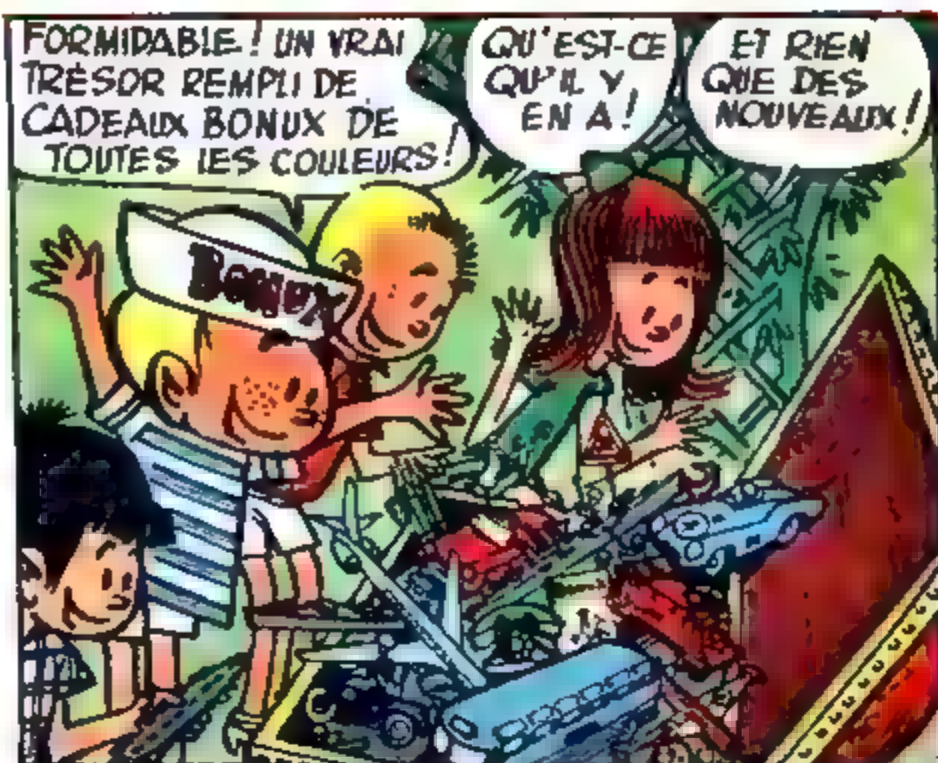
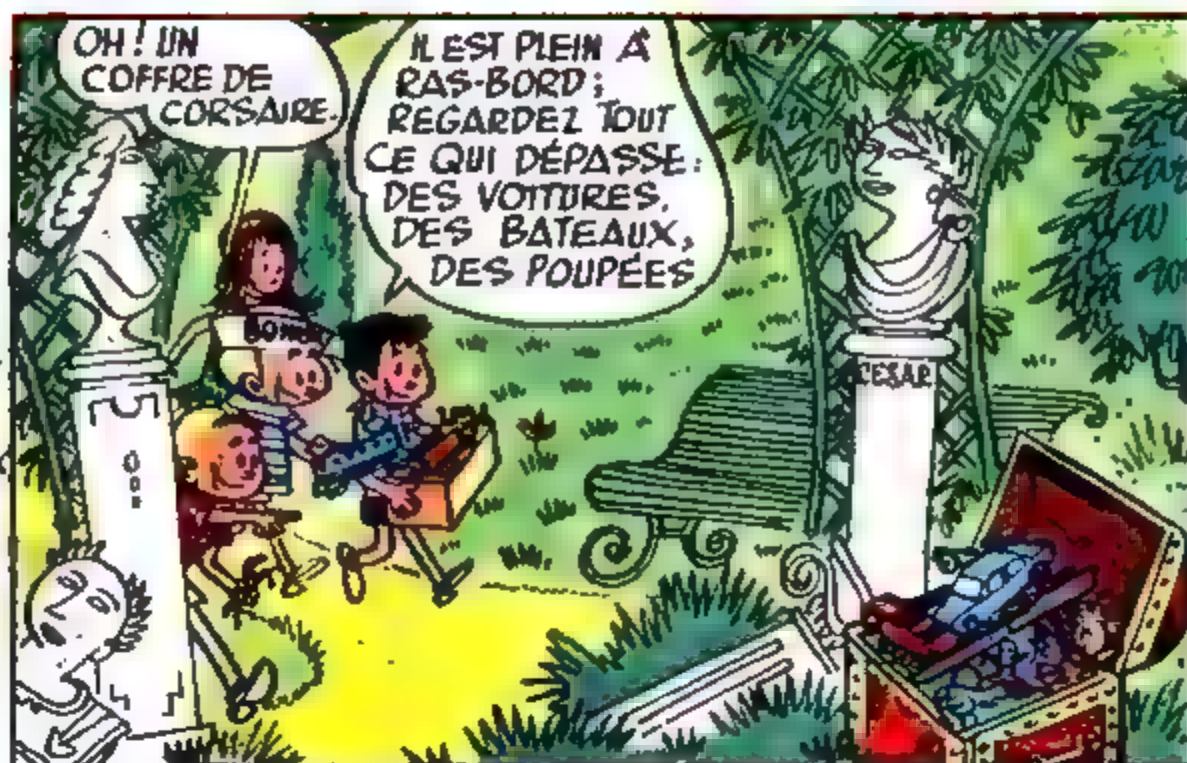
UNE AVENTURE DE BONUX-BOY

La Chasse au TRÉSOR

PAR

Résumé

APRÈS AVOIR FRANCHI AVEC SUCCÈS LES 3 ÉTAPES QUI Y MENAIENT, BONUX-BOY ET SES AMIS DÉCOUVRENT FINALEMENT LE TRÉSOR REMPLI DE MAGNIFIQUES CADEAUX BONUX.
BONUX
TERME DU GRAND JEU, QU'AVAIT ORGANISÉ MAMAN.



FIN



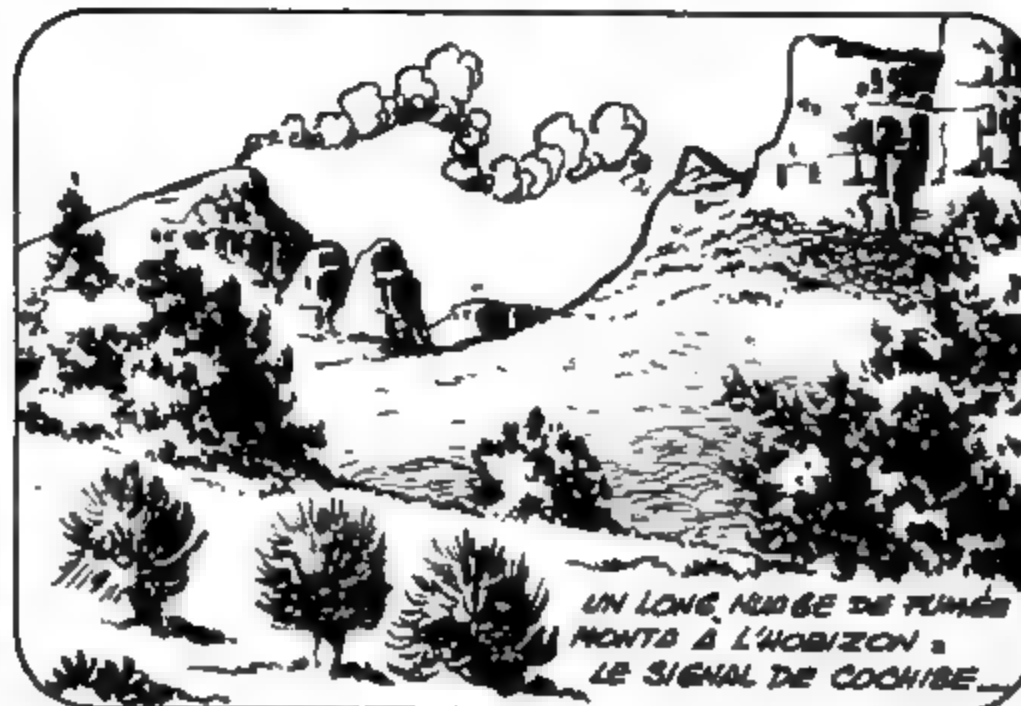
SEUL BONUX DONNE AU LINGE DE MAMAN LA VRAIE BLANCHEUR DU PROPRE

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Jefford et Cochise découvrent un camp de chercheurs d'or ; sont-ils sur la réserve indienne ?

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"





CONCOURS

PILOTE ★ JEAN RICHARD

**AU GRAND CONCOURS
"PILOTE" JEAN
RICHARD VOUS OUVRE
SON ZOO ET VOUS
OFFRE UN ANIMAL**

RÉPONSE A LA QUESTION N° 6

C'est le jaguar que, seul, a réussi à dresser le grand dompteur Alfred Court qui disait : « Si un zèbre est dix fois plus têtu qu'une mule, un jaguar l'est dix fois plus qu'un zèbre. »



Le dresseur Alfred Court avec sa magnifique panthère des neiges qu'il avait baptisée « Niet » parce qu'elle refusait obstinément, de faire ce qu'on lui demandait. Il lui a fallu de nombreux mois de patience pour lui faire traverser la cage sur une barre, puis sur une corde tendue.



Colliers, cordes, cravaches et bâton sont nécessaires pour le dressage des fameux jaguars noirs. A ce propos, les jaguars noirs sont des animaux aussi exceptionnels que les non moins fameuses panthères noires. C'est la rareté de ces « Anormaux » qui fait leur valeur marchande.

QUESTION N° 7

— Hyènes et rapaces sont réputés pour se nourrir exclusivement de charognes lorsqu'ils vivent en liberté. En captivité, vous donnez de la viande fraîche à un rapace, il n'y

touche qu'après l'avoir laissée pourrir. Par contre, l'hyène mange sa viande fraîche et, au bout de quelque temps, ne l'accepte que telle. Les rapaces mangent donc leur charogne par goût et les hyènes, non.

Pourquoi donc les hyènes sont-elles obligées de se nourrir de charognes ?

Votre réponse à cette question n° 7, posée, comme les autres, par Jean Richard, doit nous parvenir, au plus tard, mardi prochain 9 mai, à l'adresse suivante : « Concours Jean Richard » — « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2^e).

Des vautours africains en train de dépecer un cadavre d'éléphant.



Un autre cadeau de Jean Richard sur présentation de votre « carnet de bord » : entrée gratuite au zoo d'Ermenonville.



S.O.S. ANIMAUX

Amis lecteurs,

Cette semaine encore, je profite des gentilles lettres que vous nous envoyez pour écrire ma « lettre hebdomadaire ». Et je suis le premier à constater que les jeunes amis des animaux ont des choses beaucoup plus intéressantes à raconter que leur président, c'est pourquoi je cède la « parole » à Annie DESPREZ (12 ans), demeurant rue Jules-Guesdes, à Fresse-Neuveville (Somme) :

« ... j'ai été très heureuse, ces jours-ci, de recevoir un premier journal du Club depuis mon inscription et qui m'a fort intéressée. Aussi je veux à mon tour vous raconter quelque chose qui me paraît intéressant pour les Amis des Bêtes :

« Un jour au matin, de très bonne heure, une de nos voisines ouvrit la porte et déposa dans le vestibule un très jeune chien qui la suivait, paraît-il, partout, puis elle referma sa porte, laissant le pauvre chien abandonné, qui, effrayé, restait tout tremblant à l'entrée de la cuisine. Je le pris alors dans mes bras, je le caressai, et je lui donnai un bol de lait qu'il dévora tant il avait faim.

« L'après-midi, maman alla demander à la mairie du village qu'on veuille bien annoncer cette perte, mais personne ne demanda le chien qui resta plusieurs jours à la maison. Je commençais à m'y attacher profondément. C'était un petit caniche, qui grandissait très vite. Alors, papa se fâcha et dit que nous avions assez d'un chien et que celui-ci, le second, était de trop à la maison. Il décida donc de le donner à une vieille dame qui était heureuse de l'adopter.

« Nous l'aménâmes donc jusqu'à chez cette personne, et je cachais de mon mieux le chagrin que me causait cette séparation. J'allais ensuite le voir souvent, et je le trouvais de plus en plus triste et de plus en plus maigre. Et chaque fois que je repartais, il pleurait, aussi je décidai de ne plus aller le voir pour qu'il m'oublie.

« Mais un soir, alors que je revenais de faire les courses, j'aperçus au loin un chien caniche qui courait vers moi en aboyant. Je m'arrêtai pour l'attendre, car je l'avais aussitôt reconnu, et toute à ma joie de le retrouver et de le serrer dans mes bras, je ne pensais pas à la nouvelle séparation que cela provoquerait.

« Mais la vieille dame déclara qu'elle ne voulait pas reprendre un chien qui ne pensait qu'à se sauver et qui faisait grève de la faim, alors, papa consentit à l'adopter. Il est maintenant le premier à s'en féliciter tant cet animal est fidèle, docile et reconnaissant. C'est fou la place que peut prendre un chien dans le cœur de toute une famille... »

Avant de vous quitter, amis lecteurs, je vous rappelle que nous sommes toujours heureux de recevoir vos lettres avec les jolies histoires d'animaux qu'elles nous apportent souvent. Et je vous rappelle aussi notre invitation de vous inscrire au « Club du Jeune Ami des Animaux », aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2^e).

Merci, et toujours à votre disposition !

Jean Paul

N° 102. Mme Hélène PE-GEOT, 73, bd Sérurier, Paris (19^e).

« Je vous adresse ce message en faveur d'une petite chienne qui reste seule toute une journée. Il faudrait à cette petite chienne, un petit fox anglais de cinq ans, très affectueux et très joueur, une personne habitant la campagne, même en banlieue, dans un coin tranquille, car cette bête, élevée à la campagne, s'habitue mal à Paris.

N° 103. Un lecteur de PILOTE, habitant Paris, mais qui n'a précisé ni son nom ni son adresse (nous espérons qu'il se reconnaîtra et nous donnera très vite ces renseignements !).

« Je voudrais léguer deux petites souris assez gentilles qui sont très jeu-

nes. Elles sont blanches aux yeux rouges. Elles montent dans la main, vivent dans une cage assez grande... »

N° 104. Mme WILLER, 92, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11^e).

« Je voudrais donner un petit chien ténériffe que je possède... »

N° 105. Mme LEPLAN-QUAIS, bâtiment A, appt 151, 152, avenue de la République, Nanterre (Seine).

« Je suis en instance de départ pour l'A.-O.F. et je ne peux emmener ma petite chienne. Je cherche de bons maîtres pour cette jolie petite bête de cinq ans, très affectueuse et sage. Je serais heureuse qu'elle soit recueillie par un petit garçon (ou fille) qui puisse correspondre

avec mon fils de sept ans qui a le cœur gros de se séparer de sa compagne de jeux. »

N° 107. Michèle SAUTIVET, 17, rue des Bluets, Paris (11^e).

« Le 12 mars dernier, j'ai perdu mon chien à Aulnay-sous-Bois. C'est un setter anglais de cinq ans, qui a l'oreille droite toute noire. Son corps blanc est tacheté de points noirs. Il est pataud et très gentil. Il s'appelle Black. Je joins une photo de lui quand il était jeune pour pouvoir l'identifier.



"Lisa" a fait 600 kilomètres pour retrouver ses maîtres

Lisa est une chatte ; elle a en effet parcouru plus de 600 kilomètres par ses propres moyens pour retrouver ses maîtres, Mlle Oddbjørg et son fiancé Helge Holmten, vivant tous deux à Oslo. L'été dernier, le couple décida de rendre visite à la famille de Helge demeurant à Nordfjord et emmena Lisa avec lui. Mais l'appartement du jeune couple était si étroit qu'il décida au dernier moment d'abandonner le chat. Lisa ne l'entendait pas de cette oreille, elle se souvint et gagna Oslo, faisant preuve ainsi d'une belle fidélité.





La mode des fétiches dans les régiments n'est pas nouvelle. Les voltigeurs de Napoléon III faisaient marcher une chèvre devant le porte-bannière durant les parades.



Etat-major des armées françaises. On reconnaît l'Empereur entouré des maréchaux Magdon et Baraguay-d'Hilliers.



Les zouaves, eux, avaient adopté un chien ou cours de l'une de leurs lointaines campagnes. La bête portait sur le dos un petit coffre, une statue de zouave et un drapeau.

● 1^{er} janvier 1859. Un ancien officier autrichien, connu avantageusement au Jockey-Club sous le nom de « Major Frazer », donna brusquement l'ordre de vendre, pour son compte, une certaine quantité de rente à l'un des courtiers marrons de la Bourse qui se réunissaient habituellement devant le passage de l'Opéra. Les financiers du lieu, qui connaissaient ses relations avec la diplomatie accoururent. Frazer parla et dit qu'une scène venait de se passer aux Tuileries, entre l'Empereur et l'ambassadeur d'Autriche, faisant croire à la baisse et à la guerre...

La nouvelle se répandit dans Paris, peu préparé à un nouveau conflit, et pourtant ! Celui-ci mijotait depuis longtemps dans l'esprit de Napoléon III, élevé en Italie, romantique en diable, ancien « Carbonaro » de surcroît et qui n'avait cessé de considérer l'Italie comme sa seconde patrie...

Le 4, la Constitutionnel publia une note dans laquelle il était rendu compte que l'Empereur avait textuellement dit à l'ambassadeur d'Autriche : « Je regrette que nos relations avec votre gouvernement ne soient pas aussi bonnes que par le passé. Je vous prie de dire à l'Empereur que mes sentiments personnels ne sont pas changés. »

C'était la confirmation du « tuyau » de Frazer. Le souci de réaliser l'unité transalpine ne hantait pas les esprits, sauf celui de Napoléon III. Cavour et

SOLFERINO

VICTOIRE DIFFICILE ET GACHÉE

Victor-Emmanuel avaient bien manœuvré ; depuis le jour où l'armée sarde était venue combattre à nos côtés en Crimée, les dés étaient jetés. Les choses empirèrent vite, l'Autriche ne fit rien pour rétablir la situation, et le 10 mai 1859, Napoléon III quittait les Tuileries, après avoir nommé l'Impératrice régente, pour se rendre à la gare de Lyon, afin de gagner l'Italie...

Le 13 mai, l'Empereur débarque à Gênes. A deux heures, le canon tonne, et le canon impérial s'avance vers le quai au milieu des acclamations. Tout le jour, sous les pièces d'étoffes brodées, les oriflammes, les réceptions officielles se déroulent.

En même temps, Napoléon III lance son premier ordre du jour à l'Armée : « Je viens me mettre à votre tête pour vous conduire au combat... »

DESORDRE ET INCURIE

Ceci s'adresse à une armée française qui manque de tout et vient de se concentrer, péniblement, dans une confusion surprenante. Forte de quatre corps, plus la garde sous Regnault de Saint-Jean-d'Angely et un corps isolé commandé par le prince Napoléon, elle est placée sous la haute direction de l'Empereur.

Le 1^{er} corps (Baraguay-d'Hilliers), le second (Mac-Mahon) s'embarquent à Marseille, Toulon et Alger ; le 3^e (Canrobert) et le 4^e (Niel), passent les Alpes au mont Cenis et au col de Genève. Au moment de s'engager en montagne, Bourbaki télégraphie : « Les troupes de ma division sont sans couvertures. Il fait froid, nous n'avons ni tentes, ni bidons, ni effets de campement, ni cartouches... » et Canrobert : « On a oublié, dans mon corps, les états-majors, l'intendance, la prévôté, le service de santé, l'artillerie et le génie... » On croit rêver et pourtant, le 8 juin, dans une nouvelle proclamation, datée de Milan, l'Empereur reconnaît : « ... Nous n'étions pas prêts. Les hommes, les chevaux, le matériel, les approvisionnements manquaient... »

UN CALENDRIER DE SANGLANTE VICTOIRES

Vaille que vaille, l'armée franco-sarde atteint quand même ses deux cent mille hommes, tandis que Garibaldi, avec ses 4 000 hongres pénètre en Lombardie après avoir franchi le Tessin. Le 20 mai, on se heurte pour la première fois à Montebello. Les Autrichiens se retirent.

Le 30 mai, c'est Palestro. Le 3^e zouaves traverse le canal et, sans tirer un coup de fusil, enlève une batterie ennemie.

L'armée autrichienne, après la terrible bataille de Solferino, dut abandonner les positions de vaille que vaille. Cette bataille fut l'une des plus sanglantes de la campagne d'Italie.

4 juin : Magenta. L'empoignade est terrible. Nos troupes s'emparent de Magenta et l'armée française reste maîtresse des positions. Mac-Mahon est nommé Maréchal de France et duc de Magenta.

8 juin : Marignan. Le succès est de nouveau pour nous, mais chèrement payé.

24 JUIN SOLFERINO

Les Autrichiens reculent partout, les Franco-Sardes avancent à coups d'hommes...

Le 24 juin, le canon tonne dès cinq heures du matin.

Baraguay-d'Hilliers lutte féroce au pied de Solferino défendu par des forces considérables. Les troupes françaises, mitraillées, sont exténuées de chaleur.

Viennent à la rescousse les divisions Forey et Camon, les voltigeurs, les chasseurs et l'artillerie de la Garde. Il est 8 heures du matin, et, c'est à ce moment que nous situons notre pilotorama. Les mamelons cernant Solferino sont successivement enlevés et, vers 3 heures et demie, les Autrichiens se retirent laissant 1 500 prisonniers, 14 canons et deux drapeaux.

Une furieuse tempête éclate alors. Sans s'en soucier, les chasseurs à cheval de la Garde, à la droite de Mac-Mahon, mettent la cavalerie en déroute. A six heures, et demie, la bataille est gagnée au centre. Ce n'est qu'à sept heures que les Autrichiens lâchent Medole après une lutte acharnée.

50 000 hommes hors de combat chez les Autrichiens. Chez nous, 720 officiers dont 150 morts, 12 000 soldats tués ou blessés près de 6 000 hommes manquent à l'appel chez les soldats...

EPILOGUE

Le 8 juillet, l'armistice est signé par les chefs des armées française, sarde et autrichienne. Le soir même, Napoléon III chargea le général Fleury de porter ses pro-

positions de paix à l'empereur d'Autriche.

Le 11 juillet, dans le petit village de Villafranca, à 18 km de Vérone, l'entrevue eut lieu et la paix en sortit.

« Cession de la Lombardie, moins la forteresse de Mantoue et de Peschiera, au roi de Sardaigne. Création d'une confédération italienne sous la présidence honoraire du pape. Participation de la Vénétie — toujours autrichienne — à cette confédération. Rentrée des ducs de Toscane et de Modène dans leurs Etats. »

On était loin d'une Italie libre des Alpes à l'Adriatique ! Les Sardes et Piémontais se montrèrent furieux. Victor-Emmanuel ne signa les préliminaires de paix que « seulement en ce qui le concernait ». Cavour indigné, donna sa démission ; de Lovere, Garibaldi lança un manifeste au peuple italien : « Ne déposez pas les armes, mais joignez-vous à moi ! »

L'Angleterre était indisposée par la politique extérieure impériale... La Russie ne pouvait oublier la guerre d'Orient. Nous venions de vaincre l'Autriche, nous humiliions l'Italie... Pourquoi ? Parce que Bismarck déjà montrait les dents : en réunissant la Confédération germanique, en lui faisant voter une mobilisation, en chargeant le roi de Prusse d'informer Napoléon III « qu'il craignait de ne pouvoir contenir l'exaltation croissante du peuple allemand et qu'il était urgent de faire la paix, il avait mis le marché en main à l'Empereur des Français.

Et ce dernier déjà, ne pouvait s'opposer à la Prusse. En cédant, il compromit ce jour-là l'avenir de son règne et de la France. Cela ne pouvait plus finir qu'à Sedan !

Henri DIMPHE

VOIR PAGES SUIVANTES



Victor-Emmanuel II, roi de Sardaigne puis roi d'Italie fut l'allié de Napoléon III contre l'Autriche. Aidé de son ministre Cavour, il fut le véritable créateur de l'unité italienne.



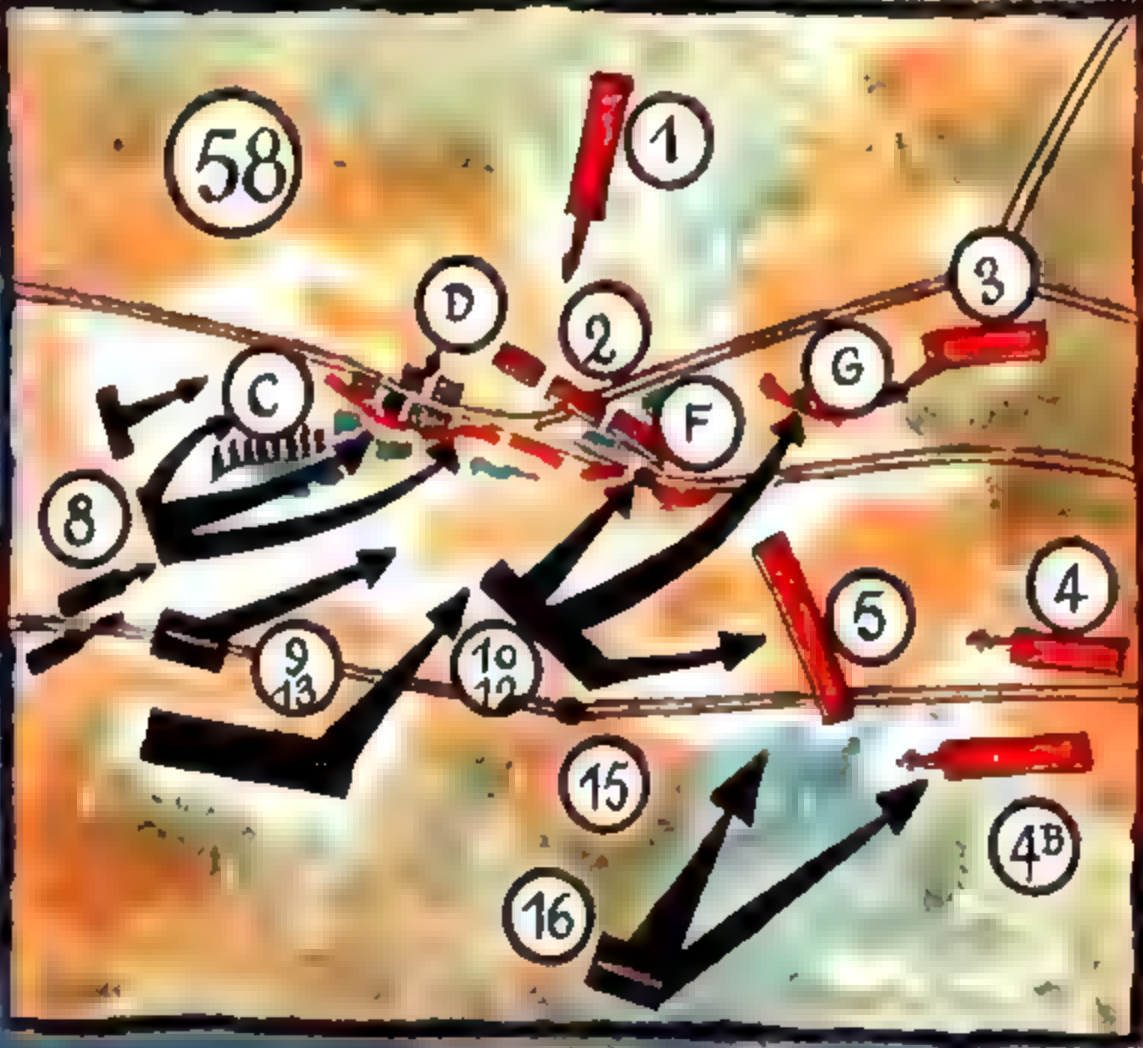
SOLFERINO-1859

LA BATAILLE

La plus importante des batailles de la guerre menée par Napoléon III, afin de faire de l'indépendance de l'Italie une réalité, décida de la victoire de la France. Elle fut extrêmement dure et meurtrière.

Voici, derrière l'empereur Napoléon III, son état-major : (17) Avec l'escorte et le portefanion. (18) Grenadiers de la garde impériale en faction. (19) Maréchal des logis de l'escadron des guides. (20) Batterie d'artillerie. (21) Servants. (22) Officier. (23) Pièce manœuvre à bras. (24) Servants. (25) Chef de pièce. (26) Canon de 4 du modèle inventé par Napoléon III, canon à l'âme rayée et muni d'une vis de pointage. L'artillerie française, dont la portée était supérieure à celle de l'artillerie autrichienne, équipée de canons ancien modèle à âme lisse, décida en partie du sort heureux de la bataille. (27) Tireur. (28) Infanterie de ligne. (29) Sous-lieutenant d'infanterie. (30) Chasseur à pied de la garde. (31) Voltigeur de la garde. (32) Officier d'ordonnance. (33) Capitaine aux voltigeurs de la garde. (34) Colonne de voltigeurs. (35) Tambours. (36) Chasseurs à pied. (37) Volontaire de Garibaldi. (38) Prisonniers autrichiens. (39) Cavalerie piémontaise. (40) Dragons de ligne. (41) Ambulance de campagne ou « ambulance volante ». (42) Caisse chirurgicale. (43) Médecin-major. (44) Infirmer. (45) Henri Dunant, fondateur de la Croix-Rouge, dont le rôle fut immense durant la bataille. (46) L'une des voitures d'ambulance d'Henri Dunant. (47) Grenadier de la Garde Impériale en tenue de campagne. (48) Drapeau des 2^e Zouaves. (49) Casque de cuirassier. (50) Shapska de lancier. (51) Drapeau de l'Unité italienne. (52) Kepi d'infanterie. (53) Aigle Second-Empire. (54) Le fusil à piston de Solferino. (55) Sabre poignard. (56) Drapeau autrichien et cocarde. (57) Fantassin autrichien.





LE CHAMP DE BATAILLE le 24 juin 1859, à 8 heures du matin :

TOPOGRAPHIE

(A) San Martino. (B) Madonna della Scoperta. (C) Mont des Cypres. (D) Tour de Solferino. (E) Village de Solferino. (F) Cassiano. (G) Cavriana. (H) Guidizzolo. (I) Barche. (J) Casa Marina. (K) Castiglione. (L) Monte Mendoleno.

ARMÉE FRANÇAISE

(6) L'empereur Napoléon III. (7) Garde impériale, 1^{er} Corps. (8) Division Ladmirault. (9) Bataillon. (10) Foray. (11) Cavalerie de Desvaux. (12) II^e Corps. (13) Cavalerie de Parrouneaux. (14) IV^e Corps. (15) III^e Corps. (16) Artillerie allant prendre position.

ARMÉE AUTRICHIENNE

(1) VIII^e Corps. (2) V^e Corps et 1^{er} Corps. (3) VII^e Corps. (4) XI^e Corps. (4b) III^e Corps. (5) IX^e Corps.

(58) LE DÉROULEMENT DE LA BATAILLE

(Chiffres et lettres sont les memes que sur notre panorama du champ de bataille.)

HENRI DIMPRIE.



LES VOILA LES DRAPEAUX DE L'ALSACIENNE



OFFRE SPÉCIALE AUX COLLECTIONNEURS

Tu voudrais bien pouvoir ranger et présenter tes drapeaux d'une manière originale.

Alors commande vite le **DRAPEAURAMA L'ALSACIENNE**.

Tout est prévu : une magnifique carte panoramique de l'Europe, des encoches pour placer tes drapeaux, etc...



Avec chaque paquet de PETIT-EXQUIS un drapeau en métal laqué et qui tient debout.

Voilà ce que la petite ALSACIENNE t'a rapporté de toutes les capitales de l'EUROPE. Bleus, rouges, jaunes, tous ces drapeaux rutilants représentent la plus PRESTIGIEUSE DES COLLECTIONS : LA TIENNE.

Et ce n'est pas tout, chacun de ces petits drapeaux, véritable ambassadeur de son pays, t'apporte des renseignements passionnants. Tu étonneras tes amis en leur indiquant le nombre d'habitants, les monnaies, les capitales de tous les pays d'Europe.

Un jeu... des souvenirs... un magnifique cadeau... Dès aujourd'hui, achète PETIT-EXQUIS : une armée de drapeaux se dressera bientôt debout sur ta table.

Découvre l'Europe en croquant "Petit-Exquis L'ALSACIENNE"

Envoie le petit bon ci-dessous accompagné de 8 timbres à 0,25 NF à L'ALSACIENNE. Tu seras émerveillé.

BON A DECOUPER et à retourner à L'ALSACIENNE - BISCUITS - MAISONS-ALFORT (SEINE)

Nom et Prénom

Adresse..... Ville.....

Dépt..... désire recevoir le "drapeaurama" DRAPEAUX D'EUROPE. Je joins dans mon enveloppe 8 timbres neufs à 0,25 NF. (ATTENTION ! Tout bon sans timbres sera considéré comme nul).



André Hochart (13 ans) et Roger (11 ans) : jeunes héros chez les sauveteurs de la mer

André Hochart, 13 ans (à g.) pose sérieusement pour notre photographie... Son frère Roger, 11 ans, sourit malicieusement. En fait, les deux frères sont heureux et fiers : ils ont vécu, à Paris, la plus émouvante journée de leur carrière de sauveteurs. Ce jour-là, entourés de vrais marins de l'Atlantique, de la Manche et de la Méditerranée, et d'une authentique bretonne en coiffe, ils ont été les « rois » de la

fête organisée en Sorbonne par la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés... En effet, André et Roger Hochart ont courageusement sauvé de la noyade, l'été dernier à Calais, l'un de leurs camarades. C'est pourquoi ils sont à l'honneur ici, entourant Glorius Padovani, patron du canot de sauvetage, qui participe à 25 sauvetages sur 27, et entourés des dix meilleurs sauveteurs de l'an dernier. (Photos AGIP.)

Il s'en passe des choses dans le monde en une semaine !



● VIENNE... Quand la circulation est trop intense, dans les rues de la capitale autrichienne, les policiers viennois montent sur la « girafe » ; car tel est le nom qu'ils ont donné au nouveau mirador monté sur un socle télescopique qui permet de régler la circulation sans avoir à craindre de se laisser déborder par les conducteurs, au retour des week-ends.



● TOKYO... Les Japonais ne perdent pas de temps : ils s'entraînent déjà pour les Jeux Olympiques de 1964. Pour entraîner leurs coureurs avec plus d'efficacité, ils viennent de mettre au point un « lièvre électronique », sorte de petit chariot muni d'une antenne qui, roulant sur un rail, permet à l'entraîneur, de conseiller son poulain du haut des gradins...



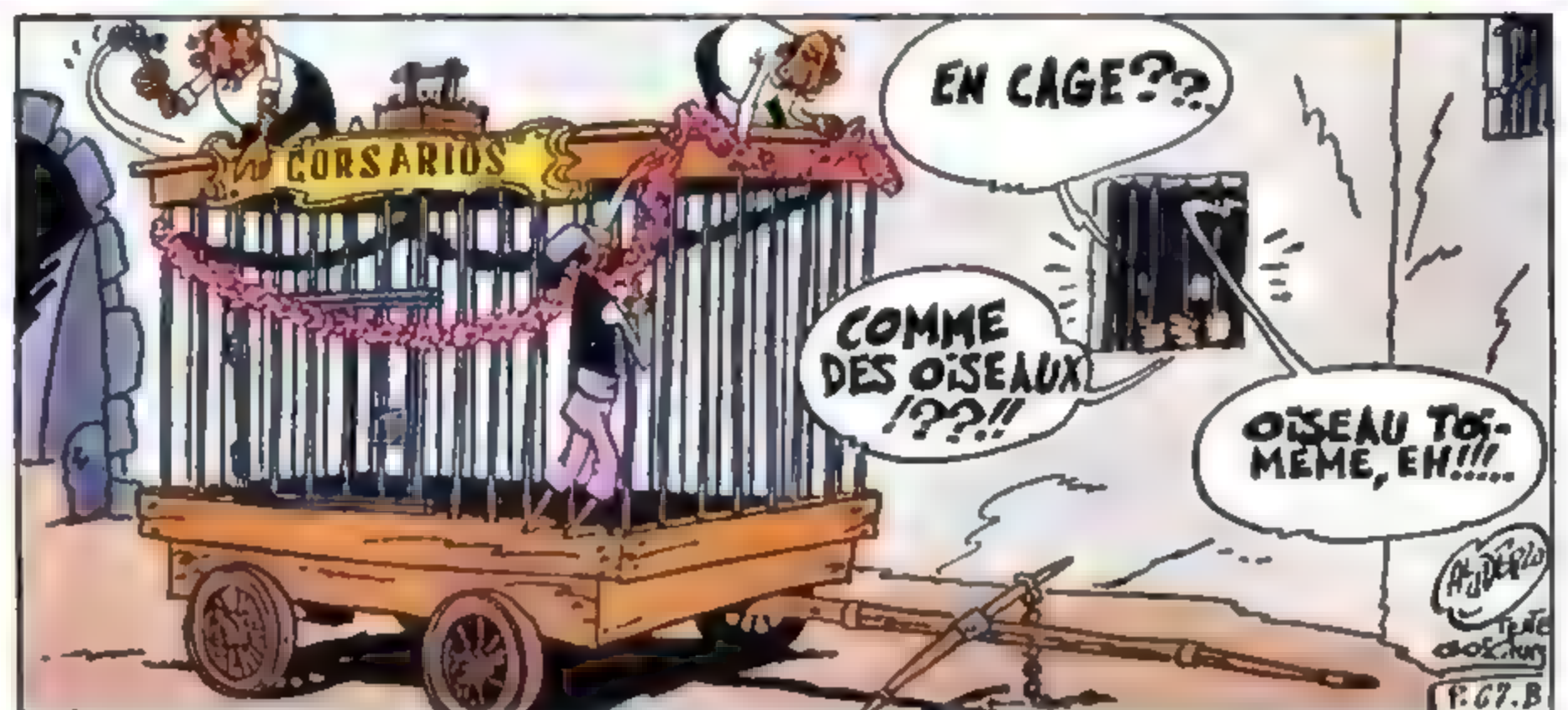
● LE MANS (France)... Un radio-électricien français, M. Muris, vient de construire (et de présenter à la presse) un téléviseur qui comporte le plus petit écran du monde (quatre centimètres sur trois centimètres et demi). L'image reçue est d'une pureté inégalée : en effet, les 819 lignes sont concentrées sur une surface extrêmement réduite comme vous le voyez ici...



Il existe encore des Américains qui ne savent pas quoi faire de leur argent ! Témoin le Dr Ralph Cox qui vient de décider qu'il voulait avoir ses trains à lui, roulant sur un réseau à lui : il vient de commander en Angleterre et en Irlande quatre vieilles machines à vapeur et leurs pièces détachées (notre photo), trois autorails, 64 wagons et même 3,5 km de rails datant de 35 ans !



Un véritable Apache sur les routes de France... Sur les routes de Provence, plus exactement, et pour les besoins du film « Dynamite Jack » tourné actuellement entre Aix et Marseille par le metteur en scène Jean Bastie. Pour ce film, dont la vedette est Fernandel, Jean Bastie a découvert, grâce à la complicité de notre collaborateur George Fronval, un authentique Apache, Smith Perry...

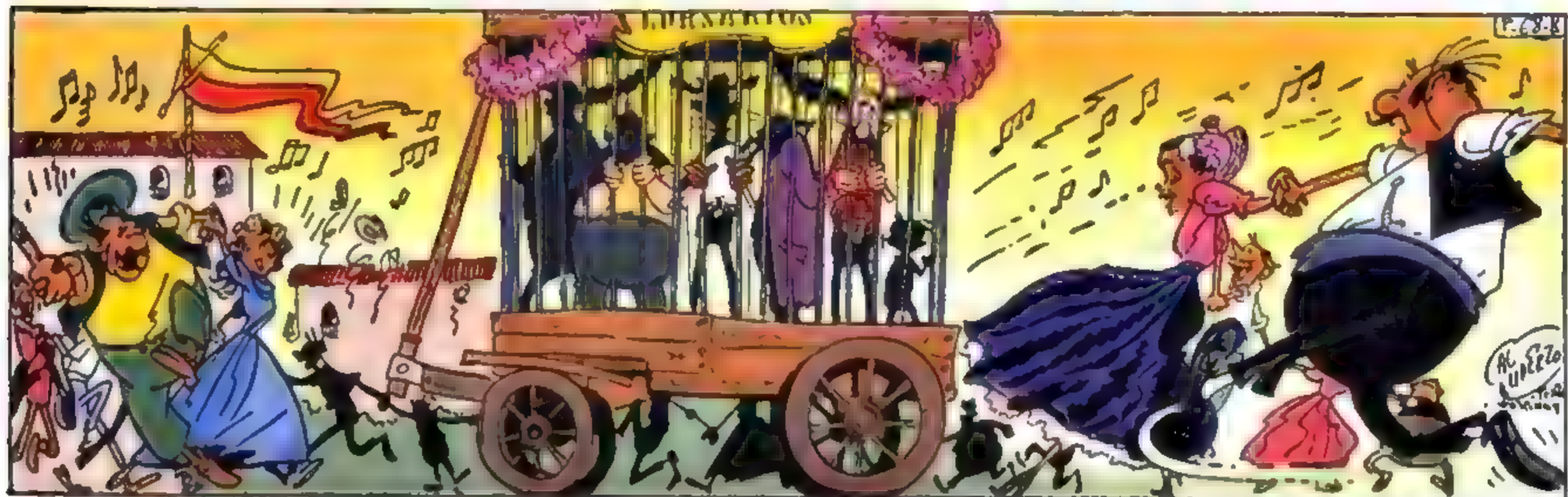
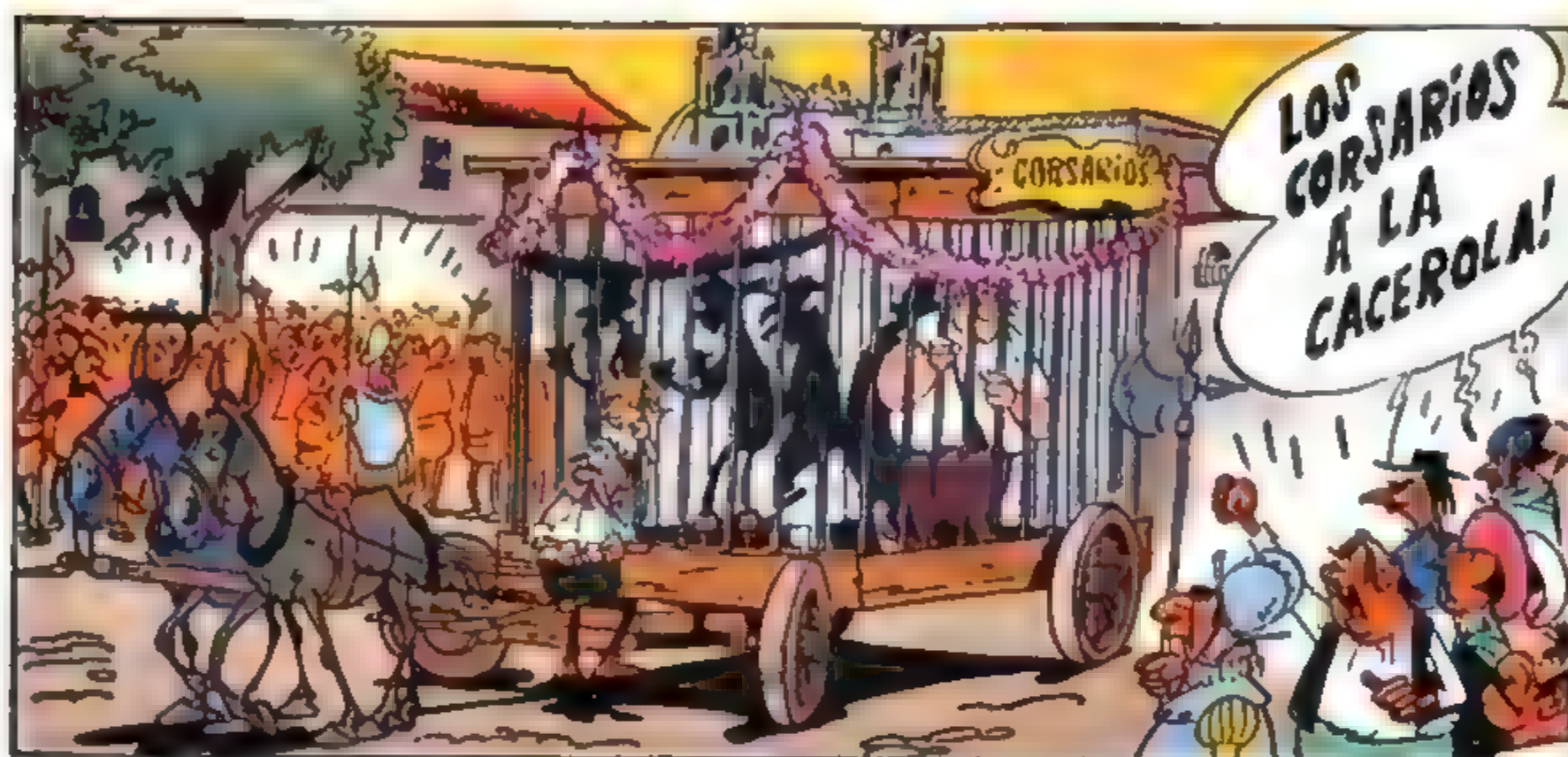
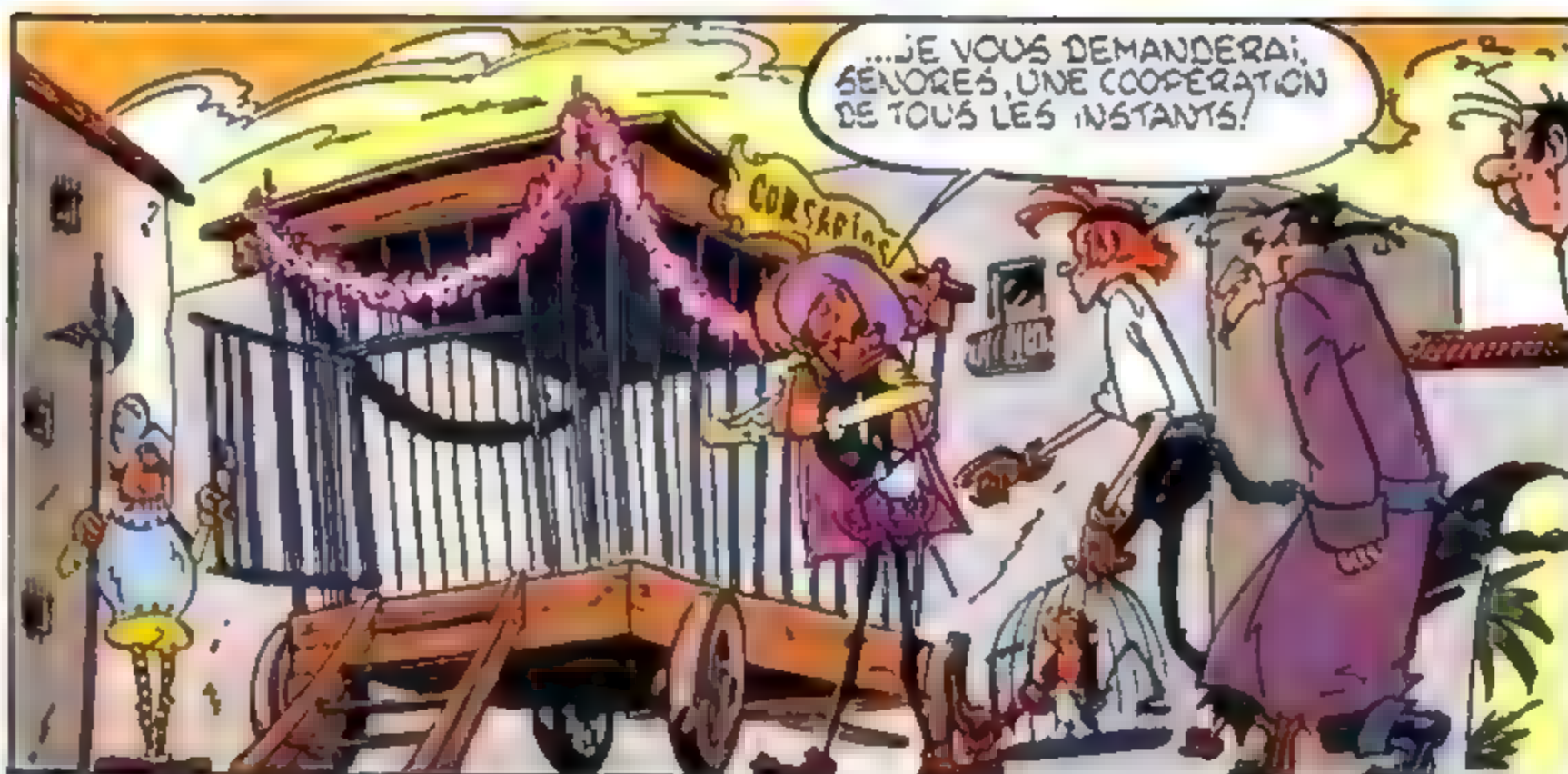


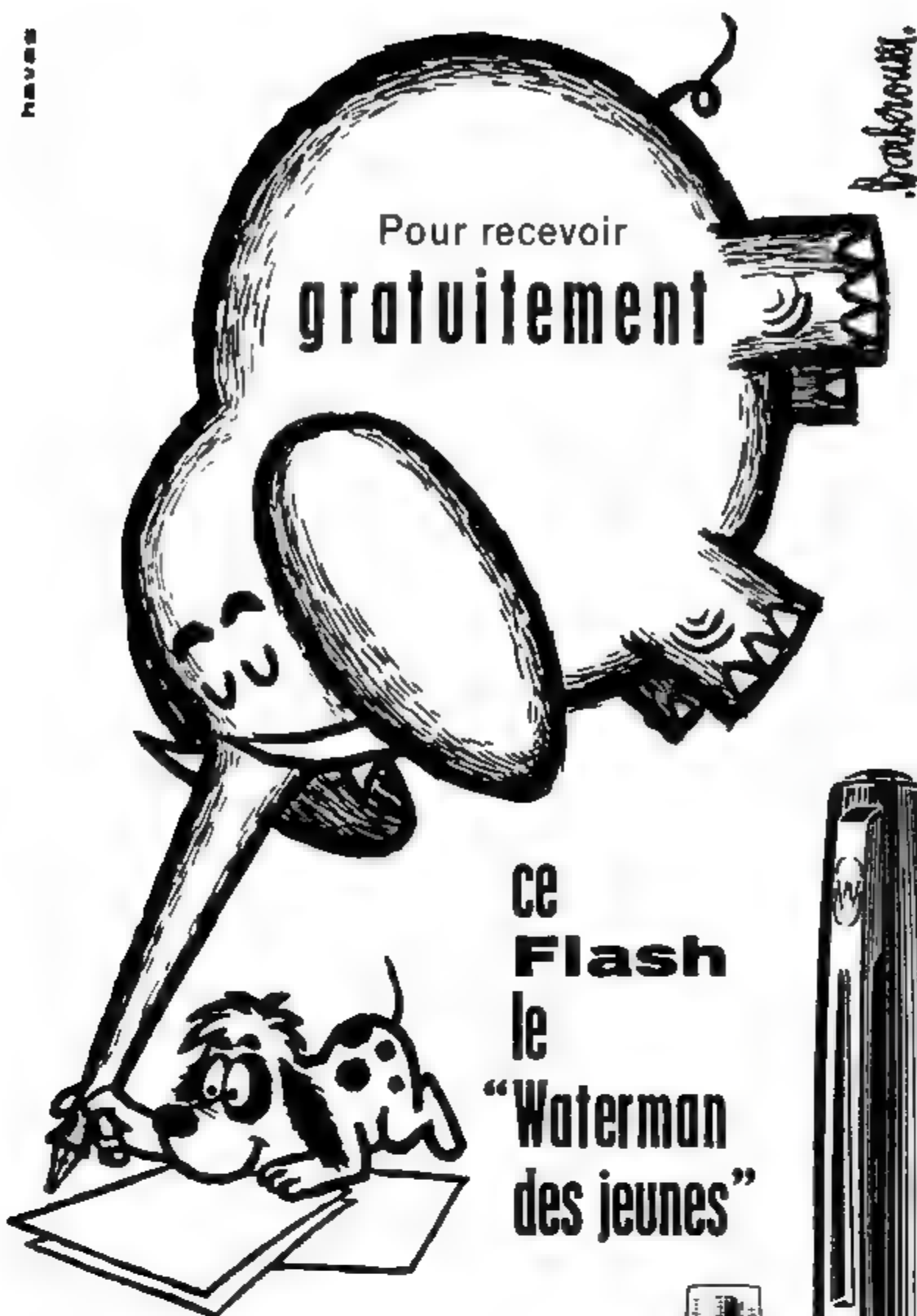
Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. Manquant d'eau, « La Brave » accoste l'île de Galapalalagos, colonie espagnole. L'Espagne étant en guerre contre la France, le Gouverneur emprisonne nos héros.





Mentionnez les réponses exactes
sur carte postale
que vous enverrez à :
"CONCOURS FLASH"
62, rue de Richelieu - Paris-2^e

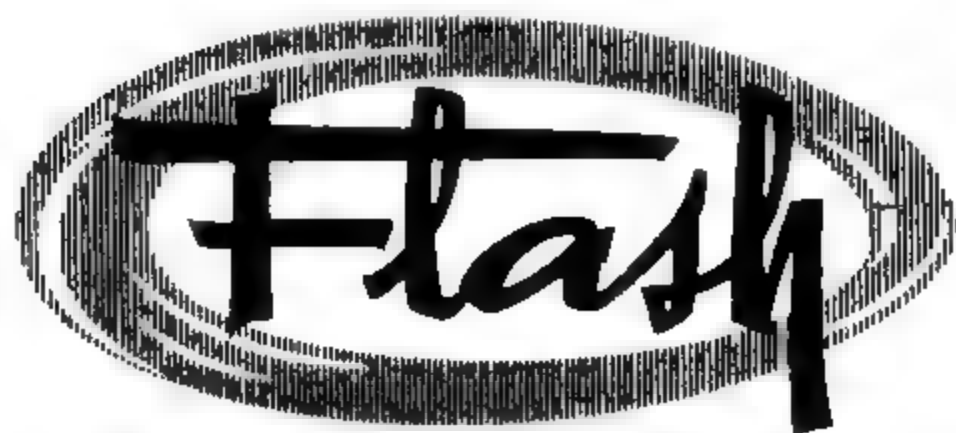
VRAI ou FAUX

- Le stylo FLASH coûte 42,60 NF
13,80 NF
- La cartouche du FLASH est la
- la plus grande du monde
- d'une grandeur normale.
- La cartouche du FLASH est
- en plastique - en verre.
- Le stylo FLASH existe depuis :
- 1958 - 1960.

Les auteurs des 200 premières
réponses exactes (20 pour PARIS
et 2 par département) recevront
ce très joli FLASH dessiné ci-
contre.

Un bon conseil : Va te rensei-
gner chez un Papetier-Libraire.

BONNE CHANCE



le "Waterman des Jeunes"



Les explorateurs Marc de Civrieux et Joseph Grelier, au sommet de la Sierra Guahariba.

Les Waïka vivent dans la région de l'Orénoque supérieur, aux confins
du Brésil et du Venezuela.

Ils vivent en hordes, toujours errantes, qui ne comptent pas toujours une
douzaine d'individus. Ils ne possèdent pas d'embarcations et ne construi-
sent pas de huttes. Parcourant la forêt à la recherche de sa nourriture :
fruits sauvages, chasse et, éventuellement, un peu de pêche, chacun
construit, chaque soir, un fruste auvent de feuilles. On improvise même les
hamacs, avec de menues lianes ou des bandes d'écorce.

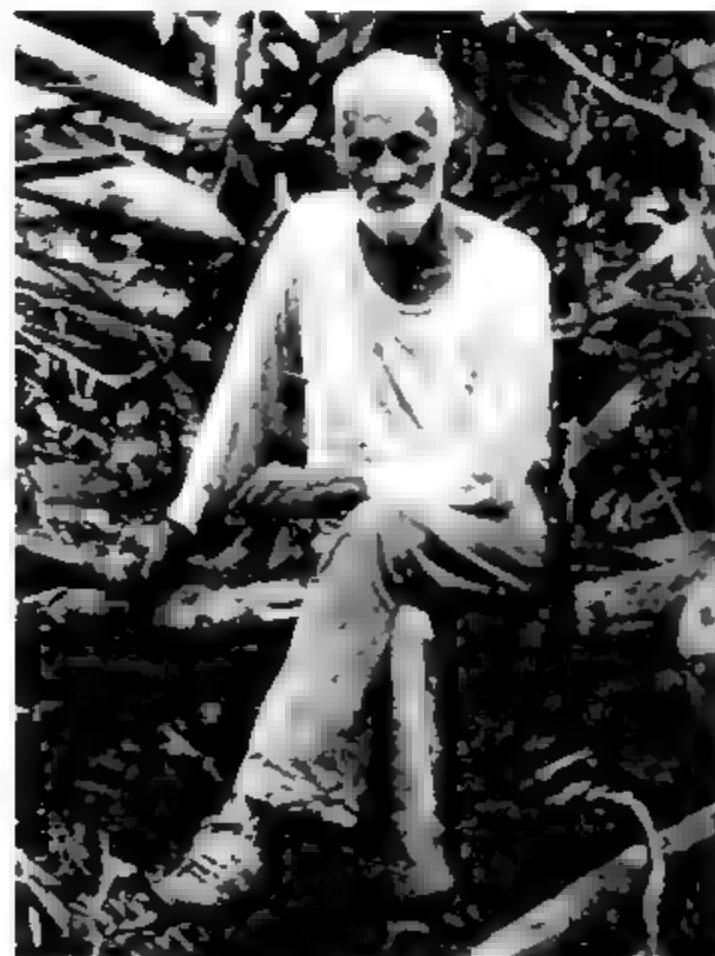
Ils vivent en hordes, souvent errantes, qui ne comptent pas toujours une
toute le bagage du Waïka. Faire jaillir le feu en frottant deux
baguettes est si laborieux que les femmes transportent des braises dans
une poterie grossière, cuite à l'usage.

Les Waïka doivent être tenus pour un groupe résiduel, qui achève de
mourir dans les solitudes les plus inaccessibles du Bouclier Guyanais.

POUSSEE par ses vingt-cinq che-
vaux mécaniques, la longue pi-
rogue glisse entre deux murs de
forêt.

Nous sommes en juillet, au plein de
la crue annuelle de l'Orénoque. Le

fleuve coule à pleins bords. Minées par
le courant, les rives s'écroulent sous
le poids de la végétation : le fleuve
entraîne et roule des pans de forêt.
Le flot submerge et agite les branches
basses. On devine à peine les petits



On rencontre dans la forêt vierge du
haut Orénoque des êtres curieux : pros-
pecteurs, aventuriers, marchands vivant
de trocs, guerilleros retirés repoussés
par la civilisation. Le général Butron
(photo ci-contre, à gauche), vieux chef
d'une armée de mercenaires, s'était mis
à la disposition des explorateurs pour
les guider vers les lieux pratiquement
inconnus de cette région sauvage, en
particulier cette Sierra Guahariba, dont
le relief ne figure sur aucune carte.
Moyen de locomotion : la pirogue. Seul
concession au modernisme, le moteur
auxiliaire qui remplace les anciens équi-
pages de pagayeurs. La navigation sur
les affluents de l'Orénoque présente
d'ailleurs de nombreuses difficultés, que
seul un excellent pilote peut vaincre :
souches flottant entre deux eaux,
rochers, rapides et nuages entiers de
moustiques s'abattant à la fin du jour.



Voyage en Orénoque, au pays des Waïka...

... les indiens qui ne connaissent ni le fer, ni le sel



affluents, enfouis sous leur tunnel de verdure. Drapée de lianes, la double muraille est sans fissure : « Pas d'autre chemin que le fleuve, pas d'autre horizon que la forêt », écrivait l'autre jour notre géologue, Marc de Civrieux... Un horizon, en fait, terriblement limité.

Chassés de leurs trous creusés dans la berge et que le flot a submergés, les grands martins-pêcheurs volettent désespérés. Juchés sur de grands arbres, aux aguets, le cou tendu, quelque heron solitaire et des bandes d'algues au plumage immaculé s'envolent à notre approche, pour se poser plus loin et fuir encore. Les grands aras rouge et vert passent haut dans le ciel, indifférents à notre présence. Parfois, un couple de loutres au pelage fauve luisant plonge d'une souche : il nous accompagne un moment, curieux mais point farouche, nageant à une allure incroyable, le corps entièrement immergé, la tête toute semblable à une petite bûche qu'entraînerait notre sillage.

Pas la moindre trace d'une présence humaine. Sans doute, nous savons que cette région de l'Orénoque supérieur, à l'amont de la petite savane de La Esmeralda, claire prairie trouant l'océan de forêt et où nous avons installé notre camp de base, est parcourue par les Indiens Guaharibo et peut-être par leurs « cousins », les Waïka. Mais nous savons aussi que, dans ces régions les plus reculées, les moins accessibles, les plus inhospitalières du Bouclier guyanais, la densité de la population n'atteint sans doute pas un habitant pour 100 kilomètres carrés : dix fois moins qu'au Sahara. La démentielle exubérance de la végétation, le prodigieux éclatement de la vie ont déterminé ici l'un des déserts humains les plus absolus de la planète.

Rencontre avec les Guaharibo.

Déjà, nous connaissons les Guaharibo. Plusieurs groupes, plusieurs hordes sont venus jusqu'à notre camp de base. Quel instinct, quelle curiosité, quel espoir les avaient poussés jusqu'à nous, les avaient conduits à vaincre l'ancestrale méfiance de leur race ? Comment, avec notre raison raisonnable, pourrions-nous saisir les mobiles qui poussent ces éternels errants, ces primitifs à l'état pur, disparaissant aussitôt qu'aperçus, et dont il faudrait apprendre la langue comme un enfant apprend à balbutier ?

Ce sont d'ailleurs cinq enfants qui nous avaient d'abord visités : cinq garçons dont l'aîné pouvait avoir quatorze ans. Ils étaient arrivés un soir, à bord d'un étonnant esquif, sorte de radeau fait de l'écorce d'un gros arbre, levée d'un seul bloc et maintenue en forme par une légère armature de

branches flexibles. Dès que nous pûmes nous comprendre un tant soit peu, nous saisismes que nos visiteurs venaient du rio Padamo. Ils avaient navigué au fil de l'eau, durant trois jours, car ils avaient aperçu la fumée d'un grand feu. Nous avions en effet, à la fin de la saison sèche, en avril, incendié notre petite savane afin d'y établir une piste d'atterrissage.

D'autres groupes s'étaient succédés, arrivant à la tombée du jour, toujours sur d'aussi frêles radeaux, pour repartir le plus souvent le matin suivant. Ils nous quittaient généralement avant l'aube — à pied, car, à bord de leurs frêles esquifs, ils eussent été bien incapables de remonter le courant — en emportant bien sûr ce qu'ils avaient reçu de nous... et même ce qu'ils n'avaient pas reçu.

Mais nous connaissions tout de même, grâce à ces furtifs contacts, quelques mots-clés : *iba*, qui signifie donner ou donne-moi ; *sibala*, tout ce qui coupe (couteaux, machetes, ciseaux, etc.) ; *apo*, venir ou viens, et surtout *shori*, qui signifie quelque chose comme ami, ou allié, peut-être même parent.

Or, le « général » Butron, qui nous



Deux Indiens GUAHARIBO, descendant un affluent de l'Orénoque, à bord de leur frêle et fruste radeau fait de l'écorce d'un gros arbre levée d'un seul bloc et consolidée à l'aide d'entretoises de branchages. Ce fragile esquif peut à peine remonter le courant. Ces hommes sont si primitifs qu'ils ne connaissent pas l'art de construire de véritables pirogues.

accompagne maintenant dans notre remontée du fleuve, nous affirme que les Waïka sont tout à fait semblables aux Guaharibo et que, vraisemblablement, ils parlent un dialecte voisin.

Général Butron.

Quel étonnant personnage que ce calme vieillard aux colères fulgurantes, ce guerillero rompu aux pièges de la forêt ; dans l'opposition par principe, pirate par nécessité, depuis quarante ans il conduit sa bande à travers le Territoire Amazonas. Il s'est mis à notre disposition — pour la gloire — avec la fine fleur de son équipe. Jusqu'à présent, il s'est toujours tiré d'affaire avec, pour tout bagage, quelques paniers de manioc et une demi-douzaine de fusils de traite datant du siècle dernier. Il a déjà remonté l'Oré-

noque jusqu'au fameux Raudal des Guaharibo, le premier grand rapide du cours supérieur du fleuve. Il a, le premier, aperçu quelques Waïka.

C'est lui qui, le 14 juillet, vers midi, me fait remarquer, sans élever la voix et en désignant la rive :

— Puente ! (Un pont.)

— Un pont ? fis-je, éberlué.

Puis je distinguai, en effet, plaquée contre les branches basses, une sorte de claie.

— Je crois bien que les Waïka n'ont pas de bateaux, ajouta Butron, pas même de radeaux d'écorce.

— Ainsi donc, nous sommes sur leur territoire ! Avec leurs esquifs, les Guaharibo n'ont pas besoin de ponts...

Le vieux hocha la tête :

— Il vaut mieux dormir dans les bateaux. Nous organiserons un tour de veille.

Cette nuit-là, après tant d'autres, se passa sans alerte. Toutefois, entassés dans les embarcations, nous ne pûmes tendre nos moustiquaires, mais bah ! au point où nous en sommes !...

Le 15 juillet, en fin d'après-midi, alors que nous naviguons à proximité de la rive gauche, un cri jaillit, tout proche :

— Apo !... Apo !...

Deux Indiens, simplement vêtus d'une ficelle et le torse peint d'une couleur violacée, apparaissent entre les branches. Avec de grands gestes, brandissant des arcs plus grands qu'eux, ils nous font signe d'aborder :

— Shori !... Shori !... Apo !...

Montrant, aussi pacifiquement que possible, des machetes de troc, nous répétons, comme une litanie :

— Shori !... Shori !... Shori !...

Les marinières, je le sens bien, n'ont qu'à demi confiance. Sur mon signe impératif, le motoriste a ralenti, mais

n'a pas arrêté son moteur. Je renouvelle mon geste et recommence :

— Doucement, à la pagaie.

Je fais, en outre, sortir un panier de manioc.

Sur la berge, les Waïka nous suivent, se faufilant entre les lianes, criant de temps à autre :

— Apo, Shori !

Les Indiens ne connaissent ni le fer ni le sel.

Lorsque la rive nous permet d'accoster, ils sont six : six hommes jeunes, riant, criant, gesticulant, se bousculant. Tous sont peints.

Les marinières hésitent encore, le motoriste a la main sur la ficelle de démarrage.

Je me dresse alors à la proue, tenant en main le câble d'amarrage, soigneusement roulé, comme un lasso, et, d'une brusque détente, je le lance aux Indiens... Pouvions-nous leur donner une meilleure preuve de confiance ?

Ils se jettent à l'eau, s'emparent du filin, halent le bateau, se hissent à bord.

Nous distribuons couteaux, machetes, manioc. Spontanément, ils nous offrent leurs arcs et leurs flèches et nous postillonnent au visage le jus de leur énorme chique, en répétant inlassablement :

— Shori... Shori... Shori...

Mais deux Indiens s'étaient précipités dans la forêt, emportant machetes et Calebasses de manioc. Ils reviennent, apportant de grandes feuilles et puisent à pleines mains, dans le panier. Bientôt, une chaîne s'établit et, en quelques minutes, le « manioc », qui pesait bien quarante kilos, est vidé. Ils se frottent le ventre en répétant :

— Noji, Noji (j'ai faim, très faim).

Nous donnons un autre panier et entendons des appels. Une femme se glisse entre les lianes et les broussailles, puis deux garçonnetts, mais lorsque nous tentons de débarquer, les Waïka s'y opposent.

Il faudra les grands rapides immobilisant notre flottille, les portages, les halages le long des pentes abruptes pour que nos contacts deviennent moins furtifs. Jamais, pourtant, les Waïka ne nous permettront d'aller jusqu'à leur campement. Ils emporteront parfois une marmite de notre soupe de poisson — à condition qu'elle ne soit pas salée. Ils emprunteront, pour allumer le leur, des braises de notre feu, mais une fois, une seule, en sept mois, nous apercevrons des femmes et des enfants.

Joseph GRELIER.





RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

CHAPITRE XIV

— Tu vas si bien faire l'idiot avec ce truc-là que tu te feras sauter la cervelle, dit Billy Wells.

Il regardait Hawkins manipuler un mousquet mexicain. Ils étaient sur le toit des bâtiments ouest, au poste qui leur avait été assigné.

— Comment tu l'as faite, cette mèche ?

— Pour commencer, tu sais tout et après, tu poses des questions. Comment j'ai fait cette fusée ? En me servant de mon remarquable cerveau d'inventeur, voilà comment. Et c'est un système que je recommanderais à tous les Géorgiens, s'ils avaient seulement un cerveau.

— Non, Mark, comment as-tu fait ? dis-le !

— J'ai fait bouillir un bout de sabot de vache ; ça m'a fait un rude bouillon. Après ça, j'ai trempé ma corde dedans et puis je l'ai roulée dans c'te poudre mexicaine, si belle, si pleine de salicés.

Deux canons tirèrent et Wells regarda vers le nord.

— Et ça va marcher ?

— C'est justement ce que je suis sur le point de voir.

Hawkins versa sur le toit une pincée de poudre, y posa un bout de la mèche et se mit à battre le briquet. Le minuscule cône de poudre s'enflamma. La mèche commença de brûler, fumant et crachotant, mais arrivée à la moitié de sa longueur, elle s'éteignit.

— Belle mèche ! du Wells en riant. Pouah ! Elle sent plus mauvais que toutes les mèches que j'ai jamais connues !

Hawkins secouait tristement la tête en considérant le gâchis malodorant.

— C'est la faute de cette cochonnerie de poudre mexicaine.

McGregor était couché sur le ventre, le menton au creux de ses bras.

— Pourquoi tu ne prends pas un peu de bonne poudre de ta corne ? Une pincée suffirait !

Hawkins poussa un long soupir.

— Si seulement j'y avais pensé !

— En voilà une qui vole haut ! cria une voix.

Le boulet volait haut, en effet. On eût dit que les servants avaient creusé la terre derrière leur pièce pour pointer celle-ci à la verticale. Le projectile passa par-dessus la chapelle et alla éclater quelque part, de l'autre côté du fort. Les hommes se mirent à rire et poussèrent des acclamations.

— Dommage qu'il ne soit pas allé jusqu'à leur batterie sud, qui tambourine sur notre porte. Il les aurait tous mis en capilotade, dit McGregor.

Par trois fois encore, le même canon tenta ses coups très hauts ; par trois fois, il tira trop long.

— Ils essaient de loger leurs boulets par le toit ouvert de la chapelle, dit Hawkins. Ces bandits-là, ça n'a pas de respect pour les églises.

Et il se replongea dans l'étude de sa bombe.

A l'extrémité nord du même bâtiment, Charles Clark, un Missourien au teint sombre, attendait patiemment que le canon tirât de nouveau. Toutes les fois, un officier passait la tête au-dessus du remblais, jetait un rapide coup d'œil et se remettait à l'abri avant de recevoir un coup de fusil.

Clark appuyait sa joue bien à plat sur la crosse d'une carabine pennsylvanienne qui avait appartenu à son père avant d'être à lui. Une attention concentrée nourrissait ses yeux très enfoncés dans les orbites. A son avis, cette fois, ce serait sur la droite des remblais qui protégeaient le canon. Il se croyait bien malin, cet officier : il changeait chaque fois de côté.

Clark vit monter du canon une bouffée de fumée. Il gonfla d'air ses poumons et retint son souffle. Il avait deviné juste. Il n'eut qu'à effleurer la détente. A l'instant même où la carabine jetait son bref jappement, il sut qu'il avait touché la cible.

— Tu l'as eu ! cria Joe Terr. Moi, je le guettais de l'autre côté. Ça en fait combien aujourd'hui ?

Clark rechargeait son arme.

— Un seul.

Il ajouta en souriant :

— Mais naturellement, c'est le seul coup que j'aie tiré.

Ce fut la dernière fois que ce canon essaya de jouer les obusiers. Il en revint aux coups directs contre le mur nord.

Ce mur commençait à être ébranlé. Le major Jameson s'en aperçut au cours d'une de ses rondes autour du fort. L'artillerie mexicaine se concentrait sur son angle nord-est. Par Jupiter, c'était une chance qu'ils n'eussent pas de véritables pièces de siège ; sinon, il n'y aurait déjà plus eu de murs autour de la plaza. Il envoya des corvées jeter de la terre au bas du mur ; d'autres hommes renforçaient les parapets au sud de la même muraille.

Comme tout le monde à Alamo, il savait que le seul moyen de prendre le fort serait de lancer contre lui une infanterie bien décidée à ne pas reculer. Ils pouvaient bien marteler les murs à coups de canon jusqu'au Jugement Dernier et y ouvrir toutes les brèches du monde : s'ils voulaient Alamo, ils devraient venir le prendre, au corps à corps.

Ce fut cette pensée qui poussa Jameson à graver l'échelle pour monter sur le mur est. Le cœur lui sauta dans la poitrine. Des cavaliers arrivaient. Mais il vit flotter un oriflamme et comprit qu'il s'agissait d'une patrouille mexicaine qui rentrait d'une mission nocturne.

La réaction fut brutale. En une seconde, tous les soucis, toutes les nuits sans sommeil parurent l'écraser. Bon Dieu ! pourquoi rester là, si le reste du Texas s'en fichait comme de l'an quarante ?

Il lui sembla que la plaza avait doublé de longueur, quand il dut la traverser pour aller voir Jim Bowie. Le docteur Mitchasson sortait justement de la chambre. Il cligna des yeux au grand soleil qui accentuait cruellement les rides qui s'étaient creusées au-dessus de sa barbe. Il avait l'air de ne pas avoir dormi depuis une bonne semaine.

— Comment va-t-il ? demanda Jameson.

— Il tient mieux que je ne l'aurais cru. La maladie suit son cours. Pollard et moi, nous pensons qu'il s'agit d'une pneumonie typhoïdique. S'il s'en tire, la convalescence sera longue.

Et Mitchasson partit à pas pressés vers l'infirmerie.

Jameson s'arrêta un instant sur le seuil. On eût dit qu'un nouveau canon tirait du sud. Il écouta. Bah ! qu'est-ce que ça pouvait faire ? Ils étaient partout, à présent. Il entra, pour voir Jim Bowie.

Le malade était dans un de ses moments de lucidité.

— Benito ! dit-il en souriant. Comment vas-tu ?

— La question est de savoir comment tu vas, toi, Jim.

— Faible comme un chat malade, mais je me sens mieux, aujourd'hui.

— Bravo !

Jameson sourit à son tour, mais il se sentait saisi d'une pénible crainte. Les « aujourd'hui » de Jim Bowie ne représentaient que les courts moments où il avait les idées claires ; le reste du temps se perdait dans une nuit de fièvre et d'agitation.

— Comment ça va, Benito ?

— Fort bien. Nous n'avons pas perdu un seul homme. Les murs tiennent bon et nous attendons des renforts d'un moment à l'autre.

Bowie le scrutait sans ciller.

— Tu n'as jamais su très bien mentir, hein ? Tu attends vraiment des renforts ?

Ils se regardèrent gravement.

— Nous les espérons, dit Jameson. Ce n'est pas trop demander non ?

— Un espoir...

Bowie retombait dans le monde tourbillonnant de la fièvre, tout sillonné d'éclairs.

— Non ! cria-t-il. Non ! jamais...

Ses paroles n'avaient aucun sens pour le major Jameson qui, après un long regard au malade, s'éloigna.

Il n'était qu'à quelques pas du seuil quand le domestique de Travis le rejoignit en courant.

— Regardez, regardez ce que le colonel Travis a donné à moi !

Joe brandissait un pistolet à pierre avec un calibre large comme le pouce.

— Mais est-ce que tu sais t'en servir, Joe ?

— Ça, pour sûr. Je m'en vais me descendre tout un tas de Mexicains, avec ça, colonel Jameson. Pour sûr que je vais le faire !

Jameson poussa jusqu'aux bâtiments sud. En effet, une nouvelle batterie venait d'être mise en place, qui semblait avoir pour tâche de tenir à l'écart les servants de la pièce de dix-huit. Ceux-ci avaient ramené leur canon au bas de la rampe mais les Mexicains continuaient à viser la plateforme où ils se tenaient un moment plus tôt.

Jake Walker ramassait de la mitraille pour les canons de la chapelle. Les cuisiniers lui abandonnèrent une vieille bouilloire de fonte. Il la brisa en morceaux qu'il mit dans son seau en cuir. A l'armurerie, il reçut quatre pistolets hors d'usage et en arracha tout ce qui pouvait servir de mitraille dans une pièce de douze. Le meilleur de son butin fut un tas de clous rouillés qu'il trouva, mêlés aux fragments d'une sacoche de cuir, dans l'un des magasins. Les excavations creusées pour renforcer les murailles livraient toujours des trouvailles. Il découvrit ensuite quelques boutons de cuivre et un morceau rouillé de cuirasse espagnole, qui se rompit facilement en fragments aux arêtes aiguës. Une pièce d'or, aussi, qu'il mit dans sa poche après l'avoir quelque peu nettoyée de la pointe de son couteau.

Dans toute la plaza, il ramassa assez d'éclats d'obus pour en remplir à débord son seau de cuir. Il revenait vers la chapelle quand il aperçut le morceau de métal qui émergeait du sol, non loin de la porte. Il le déterra péniblement et le dégagea de sa gangue. C'était un crucifix d'argent, d'une vingtaine de centimètres, large et pesant. Il avait peut-être bien cent ans, songea-t-il, en le tournant et retournant.

Mme Dickerson et un groupe de femmes mexicaines, portant des enfants dans leurs bras, l'observaient du seuil de la chapelle. Elles échangeaient des regards horrifiés en voyant Walker plier le crucifix entre ses doigts et le laisser tomber dans son seau.

L'une d'elles, dont les traits indiquaient clairement l'ascendance indienne, approuva d'un hochement de tête le geste de Walker. Elle dit :

— Les « padres » de cette mission, dans le temps, pensaient que le Christ se faisait mieux entendre par la bouche des canons et les carabines des soldats. Que le crucifix réponde aujourd'hui aux soldats.

Au moment où Walker, avec son flegme habituel, apportait son plein seau de mitraille dans la chapelle, une brusque agitation s'éleva au long du mur nord.

— Du diable si ce n'est pas lui ! s'écriait

Wells, en tendant sa carabine. Regardez cette plume blanche à son chapeau, et tous ces petits officiers de fantaisie autour de lui ! C'est le phénomène des phénomènes, ce vieux Santa-Anna en personne !

McGregor braquait sur le point indiqué un regard louche.

— Tu as peut-être raison, mon gars.

Wells et Wilson coururent vers l'extrémité nord du mur. D'autres les y avaient précédés, animés des mêmes intentions et, parmi les tout premiers, Charles Clark.

Le groupe d'officiers se tenait assez loin, à l'extrême limite de portée de la carabine de Clark. Il s'agenouilla et appuya sa carabine sur une toile qu'on avait jetée sur la pierre du couronnement, pour éviter les éclats quand un projectile venait frapper le mur. La cible lui faisait face, immobile. Clark visa, plusieurs pieds au-dessus de la plume blanche.

La batterie placée près de la rivière tira et, en même temps, toina la pièce de huit, sur la droite de Clark. Il sursauta nerveusement, lâcha son souffle et jura à mi-voix.

Deux ou trois autres tireurs tentèrent leur chance. L'un des chevaux, près de Santa Anna, s'agita et bouscula une autre monture. Tout le groupe bougea légèrement, s'éloigna vers la droite. Le guidon de mire de Clark suivit le mouvement, au-dessus de la plume blanche. Il était sûr de pouvoir descendre le cheval.

Mais c'était un pitoyable compromis. Comme de tirer un daim dans la poitrine parce qu'on a peur de manquer la tête. C'était l'homme... ou rien.

De nouveau, le petit cortège s'arrêtait. L'une des pièces de huit tira mais, cette fois, Clark ne s'en soucia pas. Son doigt effleura la détente et, en cette même fraction de temps, il vit la cible pousser du genou son cheval vers la gauche et tendre le bras vers un point précis. Puis Santa Anna et son état-major poursuivirent bon train leur tournée d'inspection, en direction du nord-est, de plus en plus hors de portée de fusil. A l'extrémité nord du mur est, d'autres tireurs tentèrent leur chance, mais la distance était trop grande.

— Il aurait fallu que Crockett soit là ! dit Wells d'un ton de regret.

— Tu as l'air d'un jeune coyote qui vient de voir un lapin se glisser dans un trou, alors qu'il avait tout juste goûté à la fourrure, fit Wilson.

— C'est exactement ça.

Deux grandes minutes encore, Clark demeura agenouillé, la tête basse. Sa main passait et repassait sur les délicates incrustations d'ébène, dans la crosse de sa carabine.

— Qu'est-ce qui se passe, Clark ? Tu te sens très jeune coyote, toi aussi ?

— Ces canons ! Nos maudits canons n'ont rien touché, ils ne touchent jamais rien !

Clark se leva et retourna à grandes enjambées à son poste régulier.

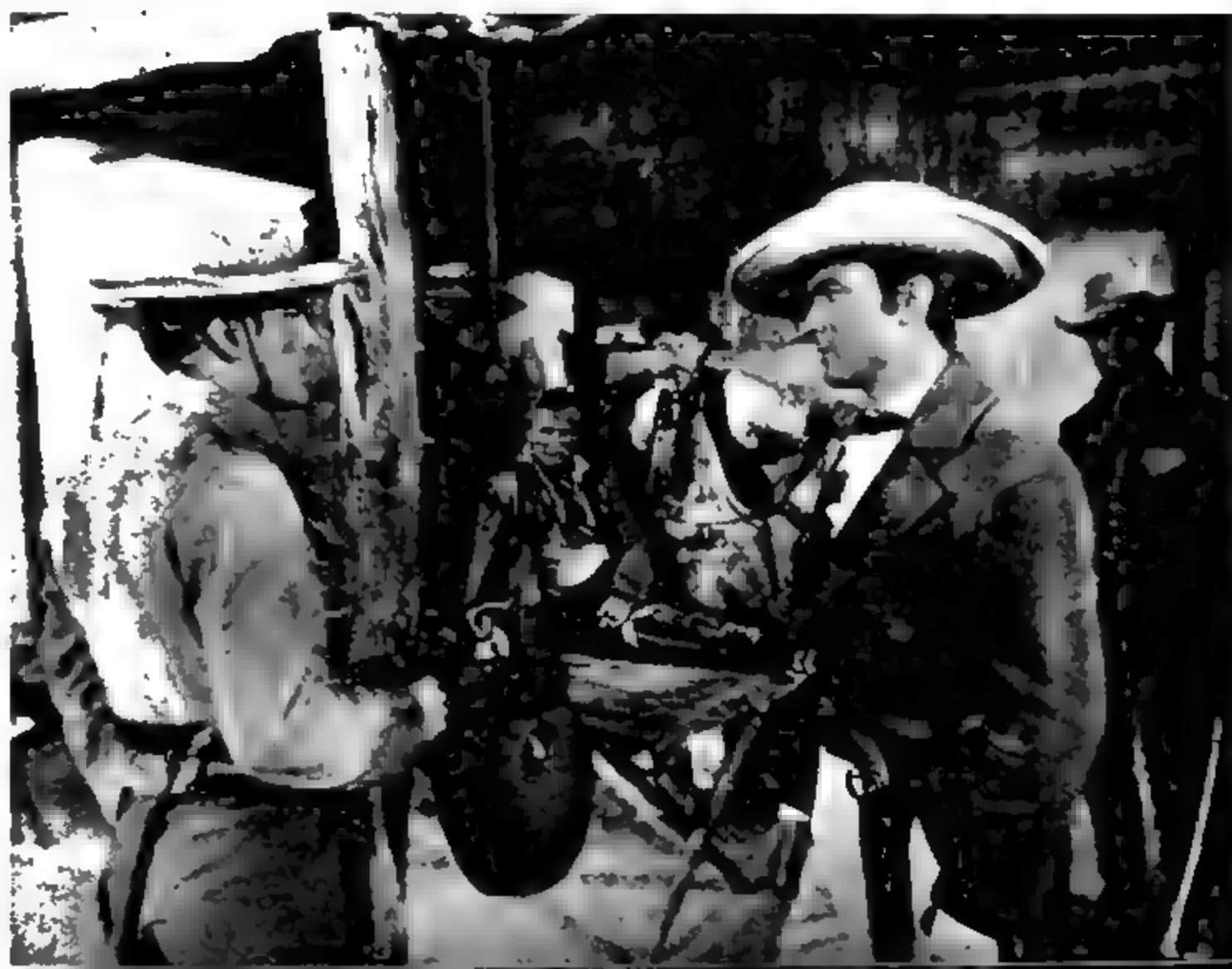
Cet après-midi-là, les servants de la pièce de douze installée au milieu du mur ouest, après avoir longuement observé, avec une vive attention, les courriers qui convergeaient, comme les rayons d'une roue vers le moyeu, vers une maison située à l'est et au-delà du San Antonio, décidèrent de voir s'ils pouvaient taper sur ce moyeu.

Le lieutenant Evans pointa la pièce.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE • Traduit de l'anglais par

Renée Tesnière • Publié aux Éditions France-Empire



le DÉMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

DESSINS: V. HUBINON

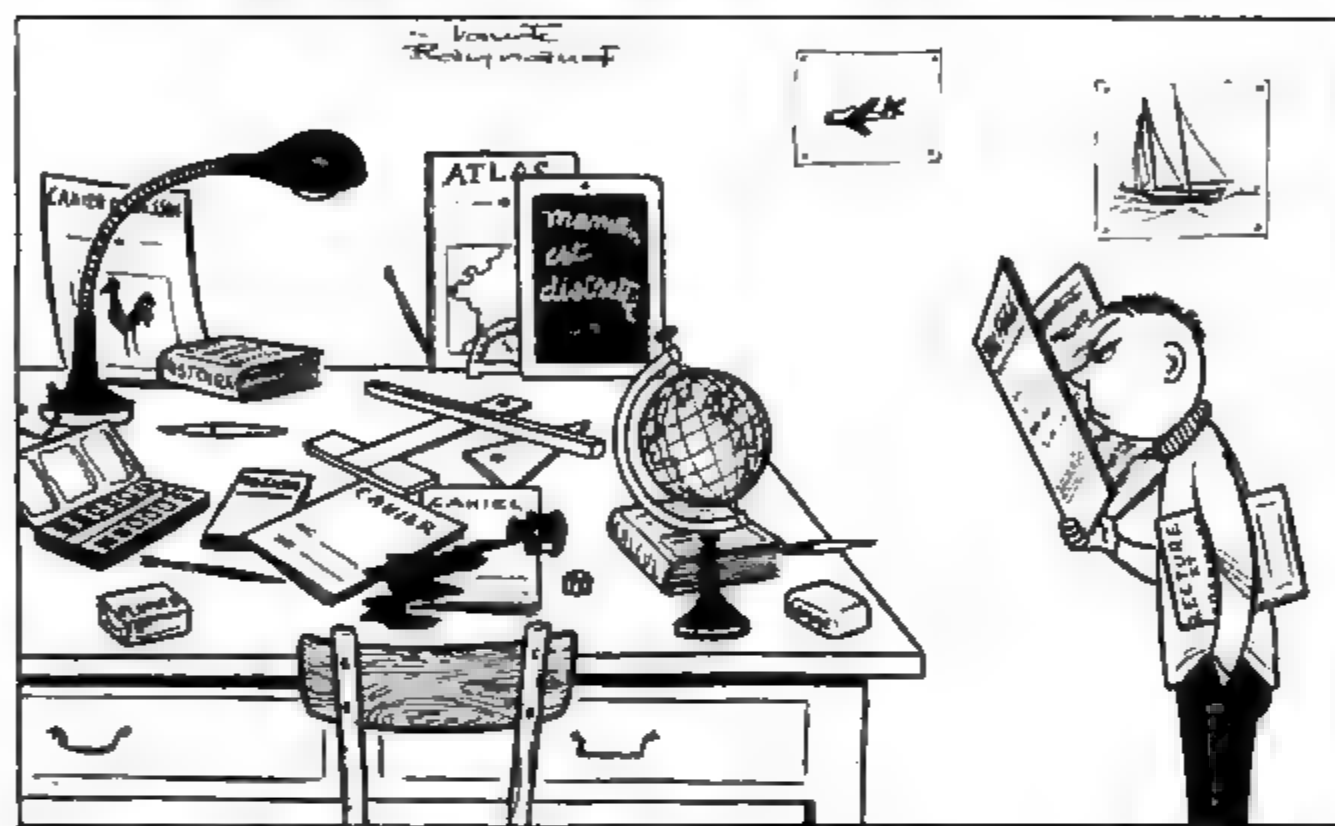
RÉSUMÉ. — Eric a forcé le capitaine des négriers espagnols à libérer les Batékés. Après un combat terrible, les marins espagnols, leur capitaine étant mort, se rendent. Eric, dont l'équipage est restreint, les enrôle sous son pavillon.



LE TEMPS DE L'ÉCOLE

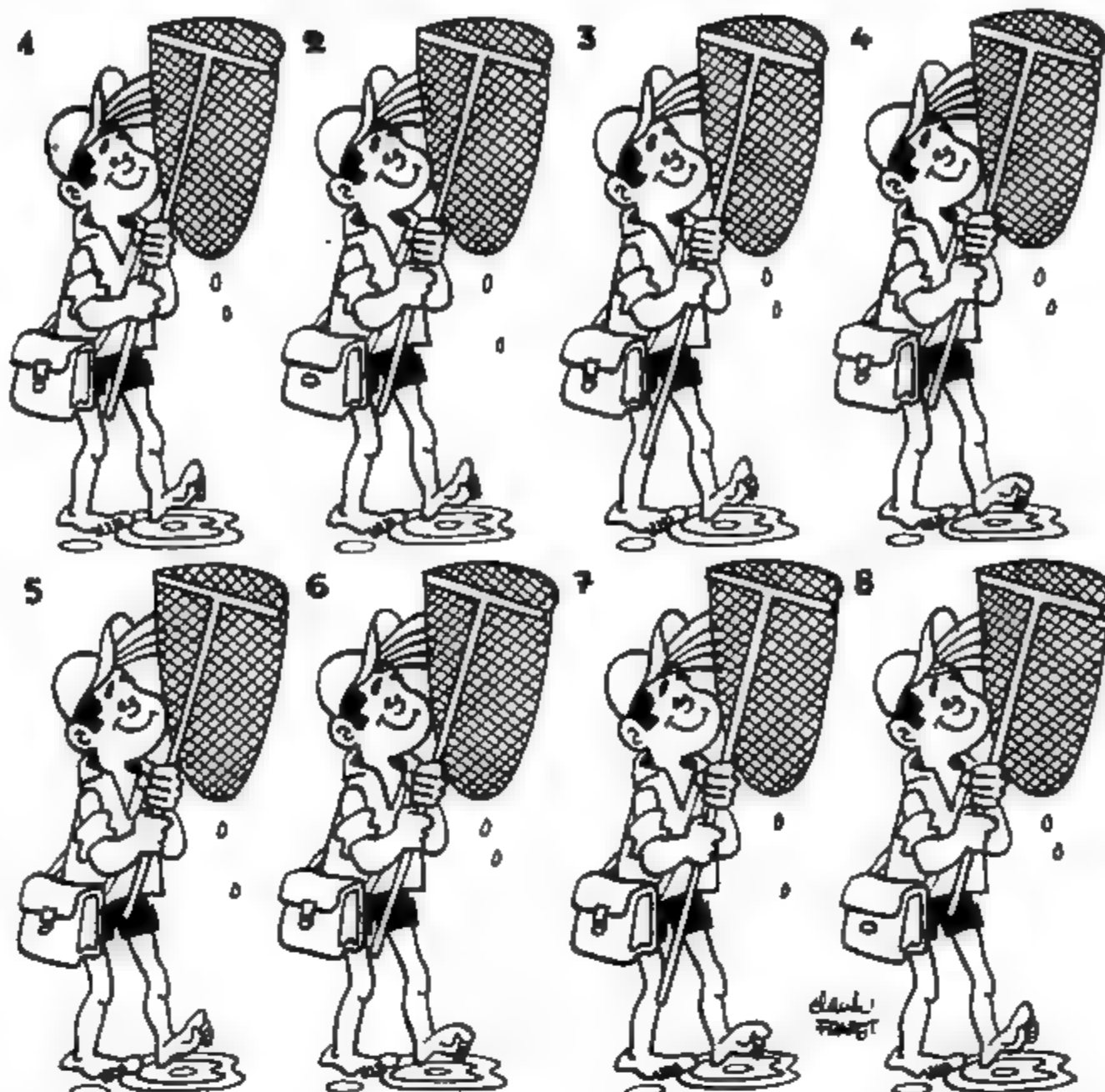
Écolier prévoyant, le jeune Bob Flochette a demandé à sa mère de lui acheter quelques fournitures pour la prochaine

rentrée des classes. Le voici, en sa compagnie, chez le libraire qui a étalé, sur la table, tout ce qui lui est nécessaire. Mais Mme Flochette n'avait pas suffisamment d'argent sur elle et elle a dû laisser un certain nombre d'objets. COMBIEN ?



LE MOT DE PASSE

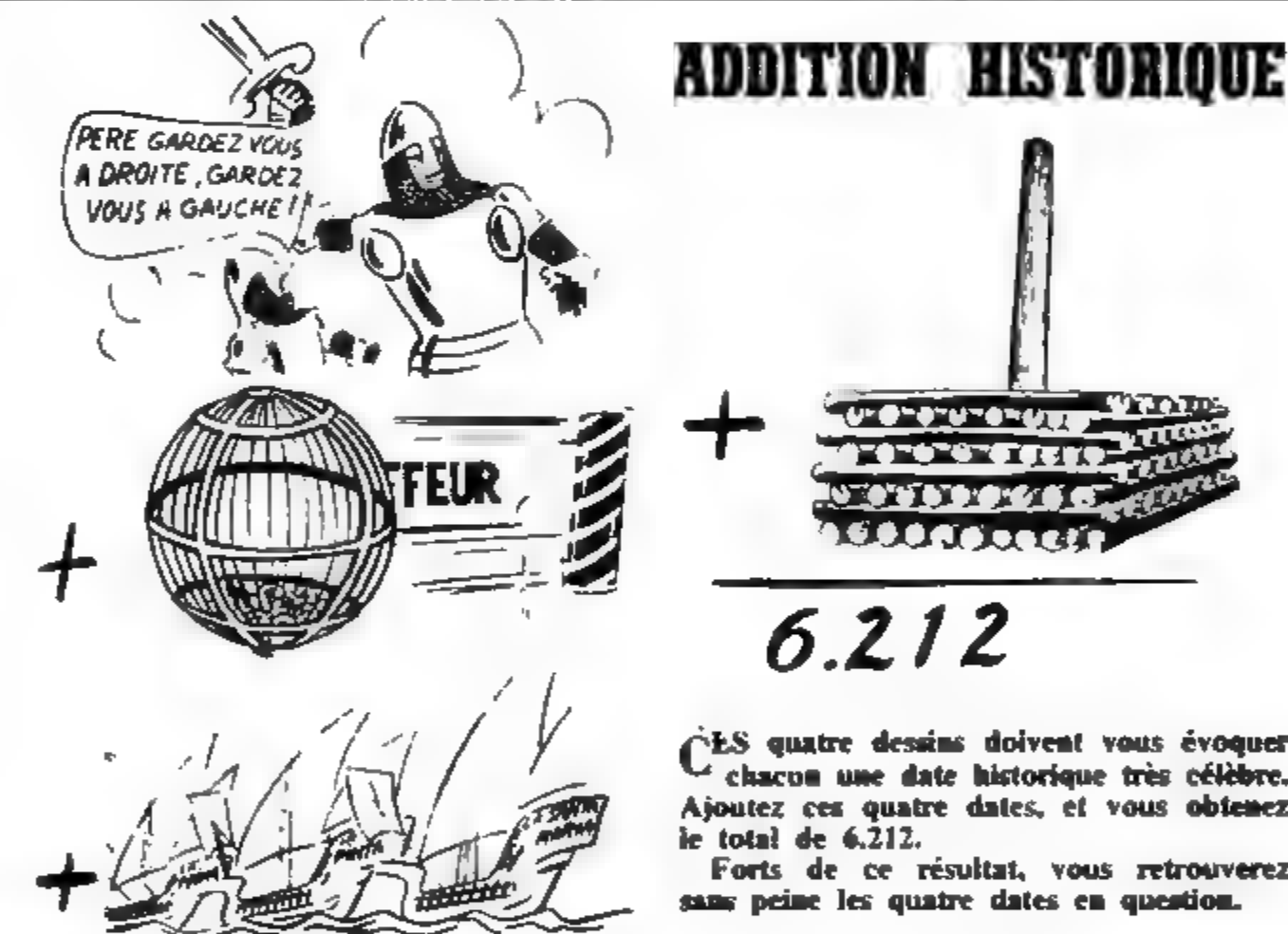
RENE MARC et Jacques Bénétin pour leur rendez-vous hebdomadaire devant le micro de Radio-Luxembourg ont fait assaut d'élégance. Pourtant, à la perfection de leur tenue, il manque... le mot de passe. Vous le trouverez certainement en écoutant les émissions de Radio-Luxembourg (1293 mètres, grandes ondes) et de Radio Monte-Carlo (205 mètres, ondes moyennes), le 7 mai prochain.



LA PÊCHE MIRACULEUSE

Ce jeune garçon a quelques raisons d'arborer ce sourire réjoui. La pêche a été bonne. Pour fixer cet exploit, il s'est fait photographier huit fois de suite. Mais il a bougé presque chaque fois. Sauf sur deux clichés qui sont absolument identiques. QUELS SONT CES DEUX DESSINS ?

ADDITION HISTORIQUE



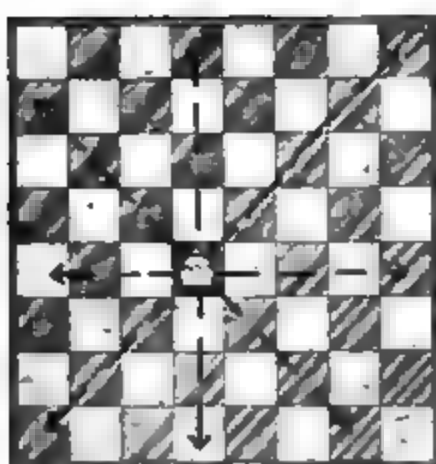
DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

PAR L'ANGE

LA GARDE : (LA DAME)

LORSQUE, sous l'Empire, retentissait l'ordre : « Faites donner la Garde ! » on savait que le moment crucial d'une bataille était arrivé. Alors, la Garde « donnait », soit pour combler une brèche, une défaillance, soit, au contraire, pour porter le coup décisif assurant la victoire. La Garde était la troupe d'élite par excellence, prête à tout, et d'une puissance inégalée. Sur l'échiquier, le rôle de la Dame correspond bien à celui de la Garde. Ce sont les Chevaliers du Moyen Âge qui ont donné le nom de Dame (ou Reine) à cette pièce qui, en Orient, est toujours le Grand Vizir.

FIG. 1



LA DAME SE DÉPLACE. AU CHOIX, COMME LA TOUR OU COMME LE FOU.

La Dame (fig. 1) peut être déplacée d'autant de cases libres que l'on désire en ligne droite, horizontale, verticale ou diagonale. La Dame ne peut sauter et, pour prendre, comme les autres pièces, elle prend la place de la pièce capturée.

En début de partie, la Dame et le Roi sont les deux seules pièces qui ne sont pas placées tout à fait de la même manière dans les deux camps. Ainsi (fig. 2), la Dame blanche se place sur la case d1 et la Dame noire, en face, sur la case d8. Donc, pour noir, la Dame se trouve placée un peu à droite du centre, alors que du côté blanc, elle est un peu

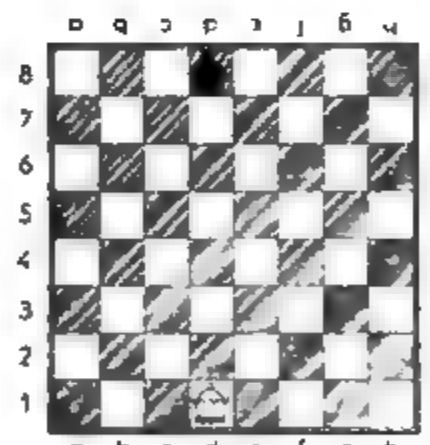


FIG. 2

à gauche. Souvent, les débutants oublient ce petit détail. Afin de ne pas faire d'erreur, il suffit de se rappeler que la Dame est toujours placée, au départ, sur une case de sa couleur (Dame blanche = case blanche, Dame noire = case noire), ou encore que la Dame est placée sur une case de la colonne d au départ.

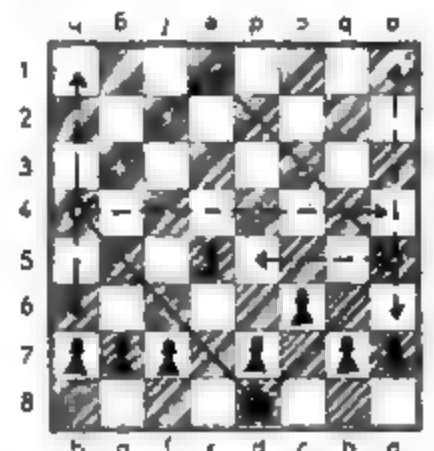
Tout comme les autres pièces (excepté le Cavalier), au départ, la Dame ne peut bouger tant que certains Pions n'auront été avancés. Mais, comme la Dame peut bouger, soit en ligne droite, soit en dia-

gonale, il suffit qu'un seul des Pions se trouvant devant elle ait été avancé pour qu'elle puisse sortir. Ainsi, nous voyons que la Dame noire (fig. 3, vue exprimée du côté Nord, car il faut s'habituer à voir l'échiquier des deux côtés et jouer aussi facilement avec les pièces blanches ou les pièces noires) après l'avance de deux Pions, peut sortir, soit par la diagonale d8 - h4, soit par d8 - a5. On a vite une idée de la « puissance » de la Dame en constatant qu'en un seul coup elle peut « menacer » la plupart des cases de l'échiquier. On voit en pointillé (fig. 3) les cases qu'elle peut menacer en allant, soit à h4, soit à a5, mais il est facile de voir quelles seraient les autres cases « couvertes » si elle s'arrêtait à f6, g5 ou, dans l'autre direction, à b6.

La Dame est une pièce d'une telle puissance que l'on pourrait être tenté de la sortir rapidement, afin de jeter dès le départ, le désarroi dans le camp adverse. Le hic est que c'est là un jeu très dangereux car, si on fait donner la Garde

alors que toute l'armée adverse est en bon ordre et que les troupes sont fraîches, on risque purement et simplement de voir les forces ennemies l'encercler et la prendre. Avouez que le général qui perdrait ses troupes d'élite dès le début d'une bataille se trouverait pour le moins sérieusement handicapé ! Aux échecs, à de très rares exceptions près, c'est perdre la partie que de perdre ainsi une Dame dès le début. Voici un exemple de ce que peut donner une sortie prématurée de la Dame, suivie d'un coup d'une valeur douteuse (voir fig. 4).

FIG. 3



LE JEU DE L'HOMME DES VŒUX

SUISSE

La Société d'exploitation des chemins de fer met en service dans certains trains un « wagon cure » réservé aux personnes atteintes de coqueluche.

Cette thérapeutique nouvelle est basée sur les effets de la vitesse du convoi qui permet d'obtenir un dosage du courant d'air provenant de l'extérieur. Les statistiques laissent apparaître 80 % de guérison, résultat dépassant de beaucoup celui obtenu précédemment par la cure d'altitude en avions jusqu'ici conseillée.

La coqueluche est maintenant vaincue sans faire appel à l'aviation.

ARGENTINE

Certains éleveurs, après avoir soumis leurs vaches laitières à une alimentation appropriée, ont obtenu un lait condensé et sucré semblable à celui vendu en boîtes dans le commerce.

La nourriture des bêtes est constituée essentiellement d'herbages concentrés et deshydrates, enrichis par l'addition de matières grasses et sucrées.

Ce procédé offre des avantages multiples : — Les traites sont moins fréquentes et de courte durée — d'où économie de main-d'œuvre et diminution de la fatigue pour l'animal ;

— Le petit volume des aliments à entreposer ne nécessite plus l'utilisation de locaux importants et permet un élevage familial réalisable dans les villes.

Si le lait ne tourne pas, l'industrie laitière est à un tournant.

MONTREAL

Les sourds et muets vont au cinématographe parlant.

Un de leurs compagnons, portant des gants lumineux et les lèvres enduites d'un produit phosphorescent, leur traduit le dialogue du film dans leur langage.

LES ENQUÊTES DE L'INSPECTEUR ROBILLARD

Chargé, par son chef, de procéder à l'arrestation d'un malfaiteur, l'inspecteur Robillard part en campagne... Suivons-le car si nous le

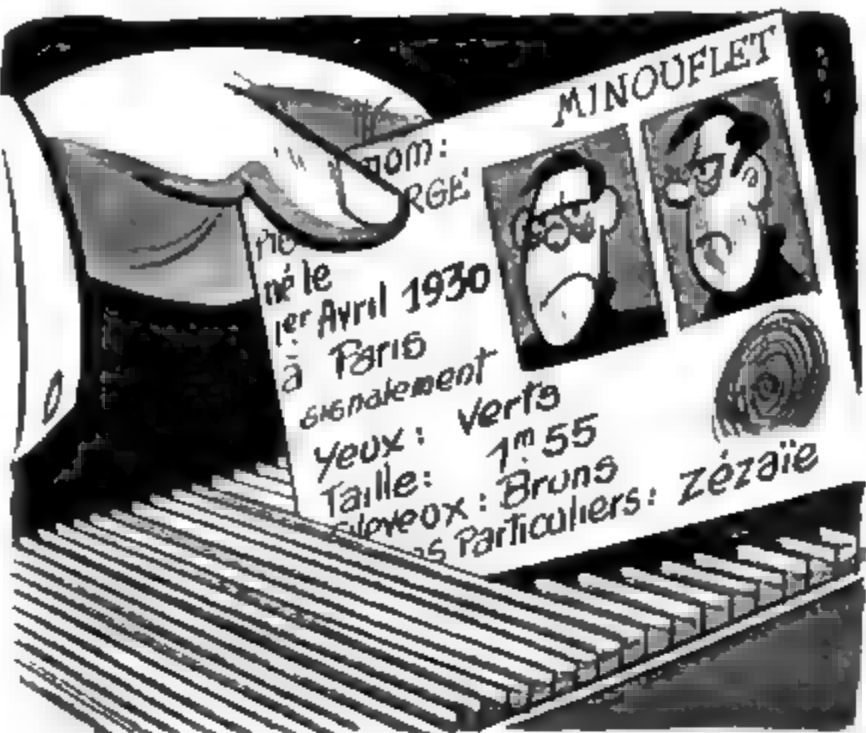
laissons à sa seule initiative, le gangster a de grandes chances de courir encore longtemps, sans jamais être pris par notre inspecteur !



Le supérieur de Robillard convoque ce dernier pour procéder à l'arrestation d'un certain Minouflet.



Au Bar Carol, Robillard ne trouve pas Minouflet. L'inspecteur se promet de repasser un peu plus tard.



Au fichier, l'inspecteur Robillard a trouvé la fiche anthropométrique du nommé Serge Minouflet.



A 11 heures, Robillard revient. Le garçon prétend que Minouflet n'a pas montré le bout de son nez.

CE GARÇON
SERAIT-IL DE MÊCHE
AVEC MINOUFLET?
SUREMENT PAS!

Pas d'accord, inspecteur Robillard ! Une fois de plus, vous avez jugé un peu trop hâtivement, le garçon du Bar Carol, ne vous a pas dit la vérité.

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

Vous avez pu lire sur la fiche, que le nomme Minouflet des témoins a été remonte, c'est donc que Minouflet s'est...
ROBILLARD
HOMME DES VŒUX : VRAI - FAUX
— un cornet.
— une tasse garnie.
— une boîte de crayons de couleurs.
— un cahier.
— un pinceau.
— un stylo.
— un tampon bureau.
LE TEMPS DE L'ÉCOLE : Elle a laissé 10 objets :
PÊCHE MIRACULEUSE : dessin 6 et 4
1356 (bottelle de Posters)
1492 (découverte de l'Amérique)
1431 (mort de Jeanne d'Arc)
1933 (création de la Loterie nationale)
ADDITION HISTORIQUE

Sur les antennes de RADIO-LUXEMBOURG, vous retrouverez : l'équipe Pierre Bellemare - Jean-Paul Rouland, dans l'émission CARNET DE BAL, tous les dimanches à 20 h 40 ; votre ami Marcel Fort qui vous présente le QUITTE OU DOUBLE tous les mercredis à 20 h 20 et le CROCHET RADIOPHONIQUE tous les lundis à 20 h 05. Enfin, c'est tous les jours, à 12 h 26 (sauf le dimanche) que vous écouterez l'HOMME DES VŒUX !

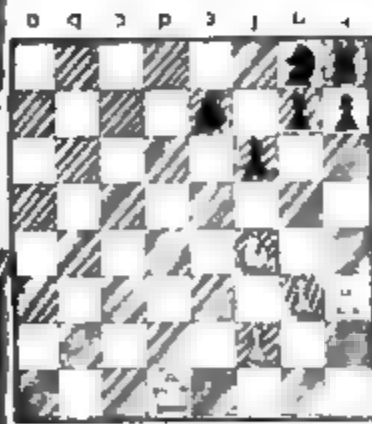


FIG. 4

C'est à blanc de jouer et désirant attaquer sur l'aile droite, il joue : D d1 - h5. Afin de repousser la Dame, noir joue P g7 - g6, mettant la Dame blanche « en prise ». Au lieu de revenir sagement en arrière, ou de changer d'aile en partant vers a5, blanc joue : D h5 - h4. C'est l'erreur fatale ! Aussitôt, noir avance son infanterie et démasque sa cavalerie en jouant : P f6 - f5. On voit (fig. 5) que la Dame ne peut plus repasser en arrière de ses Pions et que toutes les cases libres sont devenues des cases « couvertes », soit par un Pion (cases g4 et h5, soit par le Fou (cases f6 et g5), soit, enfin, par le Cavalier (cases f6 et h6). Si la pauvre Dame prend le pion noir à h7, elle sera aussitôt reprise par la

Tour à h8, et si elle prend le Fou, le Cavalier noir à g8 n'en fera qu'une bouchée !

Et voici quelques exercices qui vont vous donner une idée de la surprenante puissance de cette pièce :

1. Placez sur l'échiquier vide une Dame à la case h1. Elle peut faire le tour complet de l'échiquier en quatre coups qui sont : 1. D h1 - h8, 2. D h8 - a8, 3. D a8 - a1 et 4. D a1 - h1. Sans faire ce tour dans l'autre sens, comment cette Dame peut-elle, toujours en quatre coups, passer par les quatre coins et revenir à son point de départ ?

FIG. 5

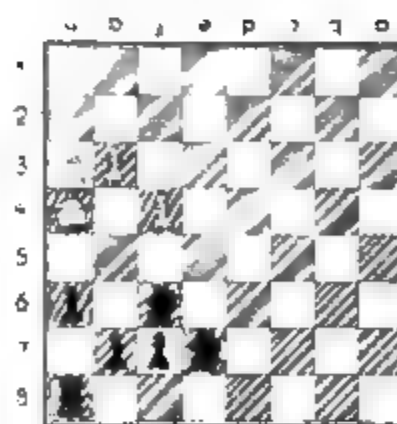
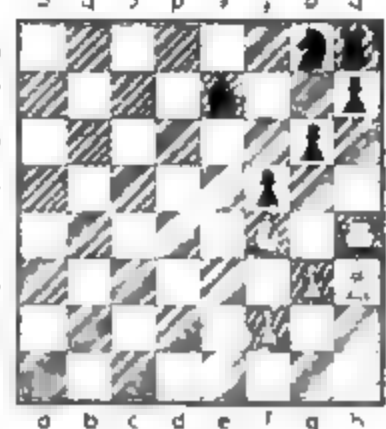


FIG. 6

2. Ou faut-il placer une Dame pour « couvrir » les cases h8 et g6 ? Trouver cinq autres endroits d'où ces mêmes cases seront « couvertes ».

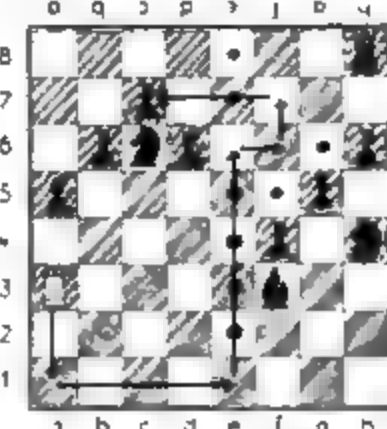
3. Placez deux Fous blancs à c6 et f4 et la Dame noire à a8. A noir de jouer. Ou devra-t-il placer sa Dame de façon à menacer simultanément les deux Fous blancs sans cependant la mettre « en prise » ?

4. Placez sur l'échiquier la Dame blanche à d1, trois Pions blancs à f4, g3 et h3 ; placez ensuite une Tour noire à h8, deux Cavaliers noirs à e7 et g8, et trois Pions noirs à f7, g7 et h6. Tournez l'échi-

quier pour étudier cette position du côté noir (Nord). Votre adversaire, blanc, joue un coup faible : D d1 - h5. Vous repoussez cette incursion par C g8 - f6 et blanc commet l'erreur fatale de jouer D h5 - h4 (fig. 6). Comment allez-vous gagner la Dame à coup sûr ? Il y a deux autres manières. Lesquelles ?

5. Prenez huit Dames ou, comme vous n'avez pas huit Dames, prenez huit Pions, que vous baptisez Dames pour l'occasion et placez-les sur l'échiquier de manière à ce qu'aucune ne soit « en prise » d'une des autres. Oui, c'est possible !

FIG. 7



SOLUTION DES EXERCICES DU N° 79

1. Le seul Pion noir non protégé est celui se trouvant à c7 et, pour y arriver en ne s'arrêtant que sur des cases non « couvertes », la Tour blanche doit emprunter l'itinéraire (fig. 7) a1, e1, e6, f6, f7 et enfin T f7 - P c7. Les cases « couvertes » sont marquées d'un point.

2. Blanc ne peut prendre le Cavalier car si : T b2 x C b8, noir reprend avec l'une ou l'autre de ses Tours et si blanc continue par : T b1 x T b8, noir prend la deuxième Tour avec sa Tour restante. Bilan : deux Tours blanches pour un Cavalier et une Tour, soit un avantage sérieux. Par contre, si blanc joue d'abord : F c1 - f4, de double, la menace sur le Cavalier noir devient triple et s'il ne s'en va pas, blanc aura alors avantage à le prendre.

3. Blanc gagne une Tour noire, soit en jouant : C a5 - f7, prenant les deux Tours en fourchette, soit en jouant : F h4 x P f6, prenant cette fois les Tours en fourchette avec le Fou. 4. Blanc peut prendre le Cavalier noir avec le Fou, c'est-à-dire en jouant : F g2 x C e6. Si noir reprend par : P b7 x F c6, blanc gagne une, deux Tours en les mettant en fourchette par : C d4 x P c6 !

5. Pour pousser un pion noir à promotion, il faut commencer par celui du milieu et jouer : P e2 - e1. Si blanc ne le reprend pas, il est promu. Blanc est donc obligé de jouer : T h1 x P e1. Noir prend la Tour par l'un ou l'autre des deux pions restants : P f2 x T e1. Noir est obligé de jouer : T a1 x P e1, et gagne par : P d2 x T e1 !



BARNUM "roi du bluff"

Texte de Franck Murray — Dessin Pascal

LE nom de Barnum est célèbre dans le monde entier. Il fut, en effet, celui qui donna aux exhibitions foraines leurs lettres de noblesse, en présentant, pour la première fois, sous un seul chapiteau, un programme fantastique sur trois pistes en même temps. Amateur de tout ce qui était original et exceptionnel, Barnum, tout au long de sa vie, ne cessa de chercher des attractions jamais vues. Lorsque celles-ci faisaient défaut, il n'hésitait pas à les créer de toutes pièces. Poussant le bluff au-delà des limites permises, il fut l'un des plus grands mystificateurs de son temps, mais aussi l'un des maîtres de la Publicité. Plus que quiconque, il eut la science de la parade et tira un grand parti de la crédulité des hommes. Habile organisateur, financier avisé, il sut mener, de main de maître, l'entreprise qu'il créa de toutes pièces et qui existe encore de nos jours. En effet, le Ringling North Barnum and Bailey Circus, qui va de ville en ville, à travers les Etats-Unis, et qui servit de cadre à Cecil B. de Mille pour son film « Le plus grand chapiteau du monde », est le digne continuateur du cirque auquel Phileas Taylor Barnum consacra entièrement sa vie et ses efforts.



La collection complète des vedettes et des phénomènes que présente Barnum. Au centre : l'« American Museum », au temps de son splendeur. A gauche de celui-ci : Jenny Lind, le rossignol suédois, à droite, Barnum, lui-même. Parmi les attractions : des nains et des géants, mais aussi un rhinocéros, un hippopotame, une girafe, un python et un lion de mer vivants, animaux que nous sommes habitués à voir couramment en zoo, aujourd'hui, mais qui, à l'époque, constituaient des nouveautés exceptionnelles. A noter également, au nombre de ces exhibitions, un « serpent de mer » vivant, l'homme-squelette et le plus gros bébé du monde, sans parler d'un couple d'Esquimaux.



Un wagon de l'un des quatre trains spéciaux qui servaient à transporter le cirque Barnum et ses installations. Celles-ci couvraient un emplacement de 40 000 mètres carrés. La tente principale pouvait à elle seule contenir 12 000 spectateurs. Il fallait bien compter douze bons jours pour transporter et installer le Barnum Circus entre deux villes comme Paris et Lyon.



Une vue à vol d'oiseau des installations du Barnum Circus. Au premier plan, les écuries, la ménagerie, les tentes du personnel et d'administration. Au fond, le grand chapiteau.



Phileas Taylor Barnum était d'origine modeste. Il vit le jour à Bethel, une infime bourgade du Connecticut, où son père tenait un cabaret. Un jour, alors qu'il menait quelques bêtes au champ, il vit, dans une bergerie, une brebis donnant le jour à un mouton à 5 pattes. Ce curieux phénomène devait, sans contredit, faire naître en lui une vocation impérative à laquelle il devait consacrer sa vie.



Des son plus jeune âge, Barnum donna des preuves de son esprit actif et débrouillard. Un jour, avec des camarades, ayant découvert dans un hangar des bouteilles vides et des boîtes défoncées, il organisa une loterie à 5 dollars le billet avec « 500 lots cotés au prix coûtant ». Les souscripteurs furent nombreux et quelque peu dépites lorsqu'ils reçurent leurs primes... qu'ils jugèrent modestes.



A 20 ans, il ouvrit une épicerie avec un bureau de la Loterie du Kentucky. Il fonda un journal car sa loterie fut supprimée. Alors, avec sa femme, il se rendit à Philadelphie et acheta à un cirque dépendant une vieille négresse. Un homme habile, James Lyman, ami de Barnum, la présenta comme ayant été la nourrice de Washington. On vint la voir de partout. Ce fut un triomphe.



Dès lors, Barnum se décida à rechercher tous les phénomènes vrais ou fabriqués de toutes pièces. Il connut des jours fastueux et des moments difficiles. Au cours d'une période noire, il acheta à crédit à un certain Scuder une collection de curiosités qui, estimée 100 000 dollars, fut vendue 15 000 seulement. C'est alors que Phileas Barnum, sans un cent en poche, ouvrit l'« American Museum ».



Réussissant à convaincre les plus obstinés, il sut lancer sa nouvelle affaire grâce à un procédé original. Il engagea un vagabond pour 1 dollar par jour qui avait pour mission de porter des pavés et de les déposer en certains endroits sur le trottoir, de chaque côté de la rue. Les badauds, intrigués par son manège, suivaient le clochard qui les amenait jusqu'à la porte du Musée... et entraient.



Les journaux consacrèrent de nombreux articles aux facettes de Barnum. Le 4 juillet, fête de l'Indépendance, l'« American Museum » reçut 160 000 visiteurs et encaissa 36 000 dollars. En 1842, Barnum découvrit, à Bridgeport, un garçonnet de 5 ans pesant 15 livres et ne mesurant que 60 centimètres. Il en fit Tom Pouce qu'il présenta à Louis-Philippe lorsqu'il vint à Paris...



Toujours à l'affût des attractions sensationnelles, il décida d'engager Jenny Lind, le « rossignol suédois », pour 80 concerts au prix fantastique de 15 000 dollars par soirée. Lorsqu'il signa le contrat, il n'avait en poche que 5 000 dollars empruntés à un pasteur méthodiste de Philadelphie. Jenny Lind vint aux États-Unis et sa tournée triomphale rapporta à l'audacieux Barnum 711 000 dollars!



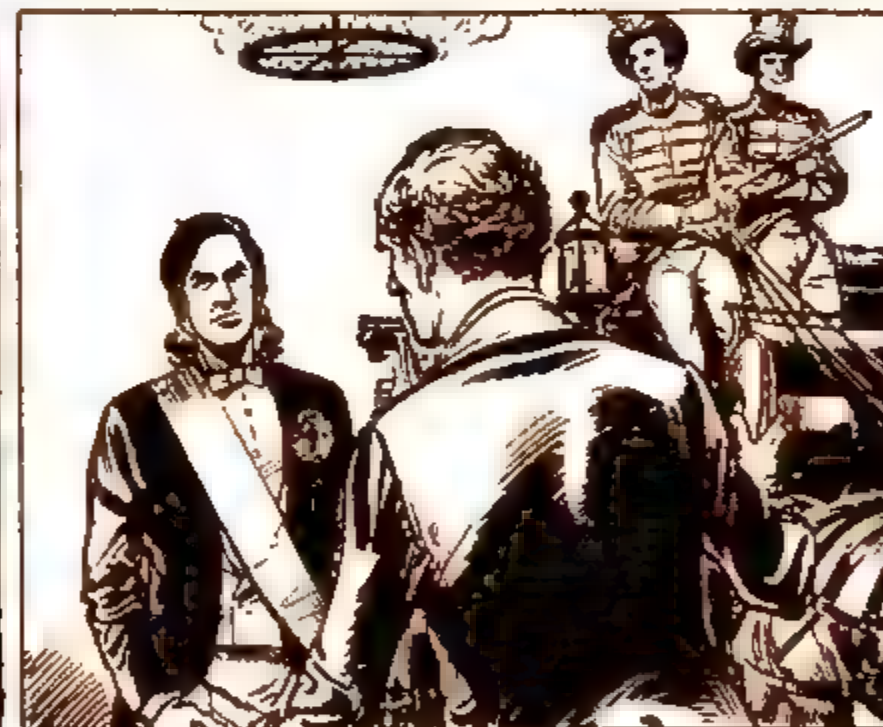
Décidé à posséder une immense ménagerie, Barnum rencontra un certain Grizzly Adams, digne héros de Fenimore Cooper, qui dirigeait la « Ménagerie Californienne » qui comptait plus de 30 ours grizzly et des bêtes fauves de différentes catégories. Adam Grizzly était couvert de cicatrices et exigea de poursuivre les représentations. Barnum accepta et, toujours à crédit, modernisa l'entreprise.



Au cours de l'hiver 1870-1871, Barnum mit au point une nouvelle combinaison : la « Foire du Monde », qui, étant, à la fois, un Musée, une Ménagerie, un Cirque et une Caravane, devait lui coûter plus de 5 000 dollars par jour. Il n'hésita pas à faire venir, de tous les coins du monde, les curiosités les plus extraordinaires. Des contrats spéciaux furent signés avec les compagnies ferroviaires.



En effet, pour son transport, la « Foire du Monde » nécessitait 75 fourgons à bagages, 6 wagons de voyageurs et 3 machines. Ce cortège inouï visita toute l'Amérique, offrant un spectacle pour seulement 25 cents. En 6 mois, Barnum encaissa 1 200 000 dollars. A la fin de 1872, le feu détruisit son musée. Il dit : « Le nouveau Musée ouvrira en avril. Je dépenserai pour cela 500 000 dollars. »



Le soir de l'inauguration, Barnum, devant 100 des plus fameux reporters invités à New York et une foule immense, fit défiler une fantastique parade qui ne dura pas moins de 3 heures et à laquelle participèrent 12 000 employés. Quelques mois plus tard, le roi des îles Sandwich en visite officielle à New York, fut invité par Barnum qui, dans sa Victoria, lui fit faire trois tours de piste.



Lorsqu'on découvrit à La Havane les restes de Christophe Colomb, Barnum offrit en vain plusieurs millions, pour les exposer dans son musée. Il proposa au général Grant, ruiné par de malencontreuses spéculations, d'exposer ses trophées de la guerre de Sécession. Vanderbilt le devança en prêtant de l'argent à l'ex-Président à condition que ses souvenirs fussent offerts au Capitole. Barnum était battu.



Barnum fut l'homme des extrêmes. S'intéressant aux hommes les plus petits du monde, il rechercha aussi les plus gros éléphants. Il réussit à acquérir Jumbo, qui était la gloire du Zoo de Londres, en dépit des protestations des Anglais, ce qui suscita une vive controverse. Jumbo, après avoir passionné les foules, trouva malheureusement la mort au Canada dans un accident de chemin de fer.



Barnum le remplaça par un autre pachyderme du plus beau blanc. C'était, selon lui, l'unique éléphant sacré existant aux U.S.A. Mais son rival, Adam Forepaugh, en exhiba un second. Seulement, celui-ci était passé au blanc de céruse. Un reporter révéla la supercherie. Forepaugh fut puni : son éléphant mourut, empoisonné par la peinture. Barnum sortit grand vainqueur de cette compétition.



Barnum sut mener son entreprise avec une rare habileté. En 48 ans, ses spectacles reçurent 82 millions de visiteurs. Tom Pouce, à lui seul, lui valut 25 millions d'entrées; Jenny Lind, 600 000, et son American Museum, 27 millions. Phileas Taylor Barnum déclara lui-même : « J'ai fait fortune en enrichissant beaucoup de gens et en amusant un plus grand nombre encore! »

RESUME. — Dans les Alpes autrichiennes, où il est en vacances, Le Gall secourt un homme qui, avant de mourir, lui révèle la cachette d'une valise. Jacques échappe aux tueurs et revient au chalet avec la police.



LE CORPS DE HANS VON LUTZEN A DISPARU !... C'EST DE LA FANTASMAGORIE !

VOUS ÊTES SÛR QUE VOUS L'AVIEZ LAISSÉ DANS CETTE PIÈCE ?

TANS FODRE AVOLEMENT, FOUS L'AFEZ BEUD-ÈDRE DRAINÉ TANS L'AUTRE PIÈCE !



JAMAIS DE LA VIE... D'AILLEURS NOUS ALLONS BIEN VOIR...



RIEN... ET... OH... LE... LES LITS SONT REFAITS ET... ET LE SAC DE VON LUTZEN A DISPARU !...



QUEL SAC ?... DE QUOI PARLEZ-VOUS ?

HIER DANS LA NUIT QUAND J'AI QUITTÉ LE CHALET POUR VOUS PRÉVENIR, CETTE PIÈCE ÉTAIT EN DÉSORDRE, UN LIT ÉTAIT DÉRAT, LA FENÊTRE ÉTAIT MASQUÉE PAR UNE COUVERTURE, IL Y AVAIT UNE BOUGIE PLANTÉE DANS UNE BOUTEILLE... ET SURTOUT UN SAC DE MARIN, BOURRÉ DE VÊTEMENTS APPARTENANT À LA VICTIME...



BON SANG !... JE N'AI POURTANT PAS REVE... CE N'EST PAS POSSIBLE... OU ALORS...

DITES-MOI, JEUNE HOMME OU SE TROUVAIT CET ÉQUIPEMENT DE PLONGÉE DONT VOUS NOUS AVEZ PARLÉ ?...



ICI, DANS CET APPENTIS ET... OH !...



LA TENUE D'HOMME-GRENOUILLE A ELLE AUSSI DISPARU !...

ET SURTOUT, PAS LE MOINDRE CADAVRE !... JEUNE HOMME, IL FAUT VOUS RENDRE À L'ÉVIDENCE : VOTRE VON LUTZEN S'EST ÉVANOUI

FOUS AFIEZ BEUD-ÈDRE... HEU... BU UN BEU, HIER SOIR... OU...



DITES TOUT DE SUITE QUE J'ÉTAIS IVRE OU QUE JE SUIS FOU, ET QUE J'AI TOUT IMAGINÉ !

NON... MAIS ADMETTEZ TOUT DE MÊME QUE CETTE HISTOIRE DE CADAVRE QUI DISPARAIT AVEC ARMES ET BAGAGES C'EST UN PEU DUR À AVALER.



IL EST FACILE D'IMAGINER CE QUI S'EST PASSÉ... LES ASSASSINS DE VON LUTZEN ONT VOULU FAIRE DISPARAÎTRE TOUTE TRACE DE LEUR CRIME... ILS ONT EU PLUS DE QUINZE HEURES POUR CE FAIRE SÎTÔT APRÈS MON DÉPART, ILS SONT ENTRÉS ICI, ET...



C'EST UN VRAI ROMAN-NOIR !... JE NE VOIS GUÈRE DES ASSASSINS S'ENCOMBRER D'UN CADAVRE ET LE TRANSPORTER À TRAVERS LA MONTAGNE POUR...

BON SANG ! COMMENT VOUS CONVAINCRE ? !... OH !... LA VALISE !...



COMMENT N'Y AI-JE PAS PENSÉ PLUS TÔT... DISSIMULÉE SOUS LA DALLE DE LA CHEMINÉE, LA VALISE AUX BILLETS À DU ÉCHAPPER AUX TUEURS, BRIGADIER, VOUS ALLEZ AVOIR LA PREUVE QUE JE N'AI PAS REVÊ !

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à : Petites Annonces, Journal PILOTE, 31, rue du Louvre, PARIS-2.

ACHAT

Ach. griffon adulte petite taille pour appart. ou coquer uni. Ecr. TAVEL, cité du Stade, Bt. A3. Ent. 9 bis. LUXEUIL (Hte-Saône).
Ch. chaussures à pointes, peinture 44. S'adresser J.-C. DUCAT, 31, rue de Beauséjour, à Blois (Loir-et-Cher).
Voudrais acheter Jazz occasion. Ecrire : NEFF Maurice, Lembach 79 (Haut-Rhin).

VENTES

Vends gyroscope tres neuf formant modele a friction et jeu de société. Prix intéressant 13 NF. GAUDICHARD, 8, r. Prague, Paris.
V. timbres-poste grand choix tous pays. B. LORIDAN, 52, r. Mailleux, St-Cyr-s.-Loire (L.-et-L.).
V. lot Pilote n° 5 à 70. 40 NF. F. LUCET, 31, rue Champlois, Corbeil-Essonnes (S.-O.).
Vends 170 rails HO, 3 conducteurs VB, 1,15 NF p. valeur 2,70 NF p. MITTON, Le Lys (Oise).
V. montre Keltan du conc. chas-tampan val. 28 NF p. 24 NF. Ecr. C. LEVY, Vaucouleurs (Meuse).
V. Pilote 1 à 70 : 35 NF. KERVILLA Jean, Gendarmerie m/m, Cherbourg (Manche).
Vendrais cocons de vers a soie non eclos et journaux italiens. LEDIG Jacques, La Chiffa (Algérie).
V. vedette elec. Jap état neuf. 35 NF, petit ballon de foot 30 NF. J.-C. POUX, 12, av. du Marechal-Leclerc, Malakoff (Seine).
V. trains electr. HO Jap - locos VB et TAB état neuf 65 à 70 %, catalogue 61 liste centre timbres. GESLIN, 15 bd P.-Curie, Argenteuil (S.-et-O.).
V. livres Marabout Juniors Bob Morane illustres 11es sortes, Pilote 0,10 NF piece, Spirou 0,10 NF piece, Pieds Nickelés Albums reliés Tintin, Spirou, Fozie, Pipa, Cosmos, Atome Kid, Ok'ill, Tom Jerry, Bimbo, Petit Sherif. Px tres bas, liste c. timbre, reserve surprise 10 premiers achats. Ecr. PARENTE, 31, av. Normandie-Niemen C 842, Blanc-Mesnil (S.-et-O.).
Vends ma collection de timbres. Demandez renseignements contre enveloppe timbrée à votre adresse. M. AUPETIT Raymond, à Grateloup par Champagnac (Haute-Vienne).
ANDRE Daniel, 17, Vertes-Allees, Roubaix (Nord). Vends Baby-foot 20 NF - voit. dinky toys. et. nf. Prix très intéressants liste contre timbre, cadeau aux prem. demandes.

ECHANGES

Contre 50 timbres varies france grand format, j'échange 100 timbres différents tous pays. J.-L. REMY, 50, bd Clemenceau, Nancy (M.-et-M.).

DIVERS

Bernard HUSSON, 1, allée du Parc, Belleville (M.-et-M.), aimerait recevoir ballon foot. Gagnez un magnétophone. Demandez regl. concours Boite postale n° 72, chaussee d'Ixelles 1, Belgique. Joindre timbre franc ou belge pour réponse.

CORRESPONDANTS

Ch. correspondant/e franc. pour échange timbres, aim. sport - cross-country. Yves GUERN C.M.E.G. St-Pierre-s.-Dives (Calvad.).
Ch. correspondante 16/17 a. Rég. Toulon Ch. BASSELIN, 138 r., av. Mela, La Rochelle (Ch.-Mme).
Ch. corresp. anglaise 12/13 a. Serge JOU-BAUX, Planze-Neuve-s.-l'Isle (Dordogne).
Ch. correspond. Monaco philaté. 14/17 ans PERCEBOIS, 5, r. Perot, Charleville (Ard.).
Recherche des correspondants pour grand échange de timbres tous pays. Ecrire soit à C. GADEYNE, 19, rue de Compine, Liege (Belgique), soit à G. LAURENS, 11, avenue du XV-Corps, Toulon (Var) (France).
Ch. corresp. 10/12 ans aimant camping et bricoler. J. EYRARD, cote Tout Va Bien, à Etival-Clairfontaine (Vosges).
Ch. correspondante française aimant sport et lecture. Danielle LECONTE, 29, avenue Dumortier, à Ruette-s.-Mer (Belgique).
Ch. correspondant/e Monaco et France pour échange timbres J. RENAUDIN, 26 bis, rue Dom-Caillier, Bar-le-Duc (Meuse).
FOUGERE Georges, 15 ans, 15, rue de Navarin, Paris-9°, ch. correspondant/e même âge.
Ch. correspondante 13/14 a. reg. nicode. Ecr. Philippe VOILLARD, à Lacourt (H.-M.).
Ch. Pilotes pour échange timbres ts pays. STRASSE, 26, ch. de Philippeville, Beaumont (Belgique).
Ch. corresp. Monaco ou étrang. garç. ou fill 13 1/2 ans. timb. et sports. S'adr. Ch. ENGRY, 10, r. St-Vincent-de-Paul, Coen (Calvados).
Ch. correspondant philat. suisse. REMPP, 6, r. de Kintzheim, Colmar (H.-Rh.).

Nous attendons : vos meilleures photos, vos reportages sur la vie du Grand Cirque de France

● Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG, N'oubliez PAS ce que « Pilote » attend de vous :

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème, tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ?

La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « Pilote » !

Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG ; Vous y assisterez à un programme de grande classe :

Philippe Gruss et ses panthères, Une magnifique cavalerie, Les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chate-lard, les célèbres émissions : Le Crochet radiophonique et le Quitte ou double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRESENTATION GRATUITE

AU GRAND CIRQUE DE FRANCE ATTENTION : nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments...

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique :

Le mardi 2 mai, à VIRTON.
Le mercredi 3 mai à NEUFCHA-TEAU.
Le jeudi 4 mai à BASTOGNE.
Le vendredi 5 mai à MARCHÉ-DE-FAMENNE.
Le samedi 6 mai à NAMUR.
Le dimanche 7 mai à NAMUR.
Le lundi 8 mai à NAMUR.
Le mardi 9 mai à NAMUR.

Voici notre premier gagnant : M. Luc GUILLAUME, 8, rue Camille-Saulnier, LE YESINET (S.-et-O.), qui gagne un abonnement de trois mois à Pilote, tant pour sa photo que pour sa légende : « La curiosité est un vilain défaut ! »



Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Mlle Jos. GUERINEL, Bourg-de-Bailly (L.-et-V.).
Mme Joseph LE MESTRE, Rosengat-Lanvenegen (Morbihan).
Mme FOUREY, Vieille-Route de Mayenne, Baraquement 312, Laval (Mayenne).
Mme DESMARS, La Morne, Donges (L.-Atlant.).
M. Jean-Pierre GUERIN, La Couture-Boussey (Eure).
Mme Jeanine BRINON, Les Couappellères, Vouzon (L.-et-C.).
M. Charles-Henri de MARIN, 21, rue Ronsard, RENNES (L.-et-V.).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses à : P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

hi ratures,
hi taches d'encre...



avec
Corrector
on efface comme on écrit

EN VENTE CHEZ VOTRE PAPETIER

LIMPIDOL

Mieux qu'une colle!

Adhère sur tout
Insoluble à l'eau
Ne se dessèche pas

PAPETIERS • DROGUERIES
QUINCAILLIERS • BAZARS

LECTURE INTERDITE AUX MAMANS

VEUX-TU FAIRE UNE SURPRISE A TA MAMAN ?

Alors voici une idée pour préparer la Fête des Mères de façon originale.

Remplis vite le bon de commande ci-dessous en mettant ton papa dans la confidence, et tu recevras un joli disque 45 tours intitulé « SECRET POUR MAMAN », disque « CONCORDE » 45 T.

Tu y trouveras de très belles poésies et des chansons écrites en hommage aux mamans.

Avec tes frères et sœurs, tu pourras les réciter et les chanter, le 28 mai, jour de la Fête des Mères, et faire cadeau du disque à ta maman.

Garde bien le secret ! Mais donne l'idée à tes amis...

BON DE COMMANDE

à découper ou à recopier

Veillez m'adresser « SECRET POUR MAMAN » au prix de 5,45 NF franco. Règlement adressé à UNION DEPARTEMENTALE DES ASSOCIATIONS FAMILIALES DE LA SEINE, Banque du Sommeil, 28, place Saint-Georges, Paris (9°), C.C.P. Paris 6209-81.

NOM :

ADRESSE :

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2°

Tél. : CENtral 67-60

Directeur : Jean HEBRAUD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCINNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-25

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.-H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.989-16

SWITZERLAND : Interpress S.A., Beauséjour, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 43 FS.
6 mois 22 FS.

Compte chèque postal : 11.133-31

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

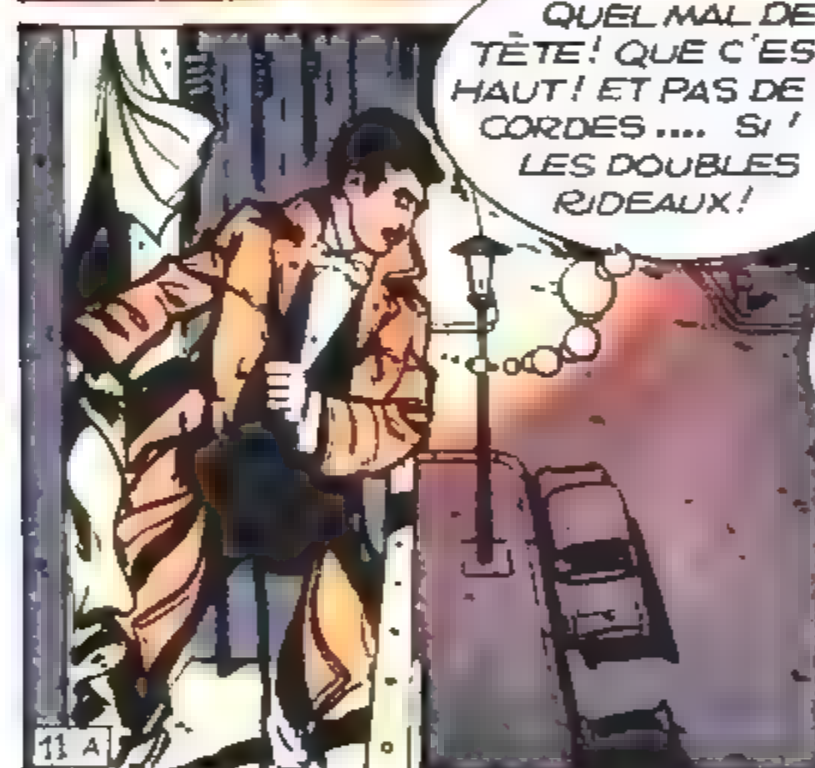
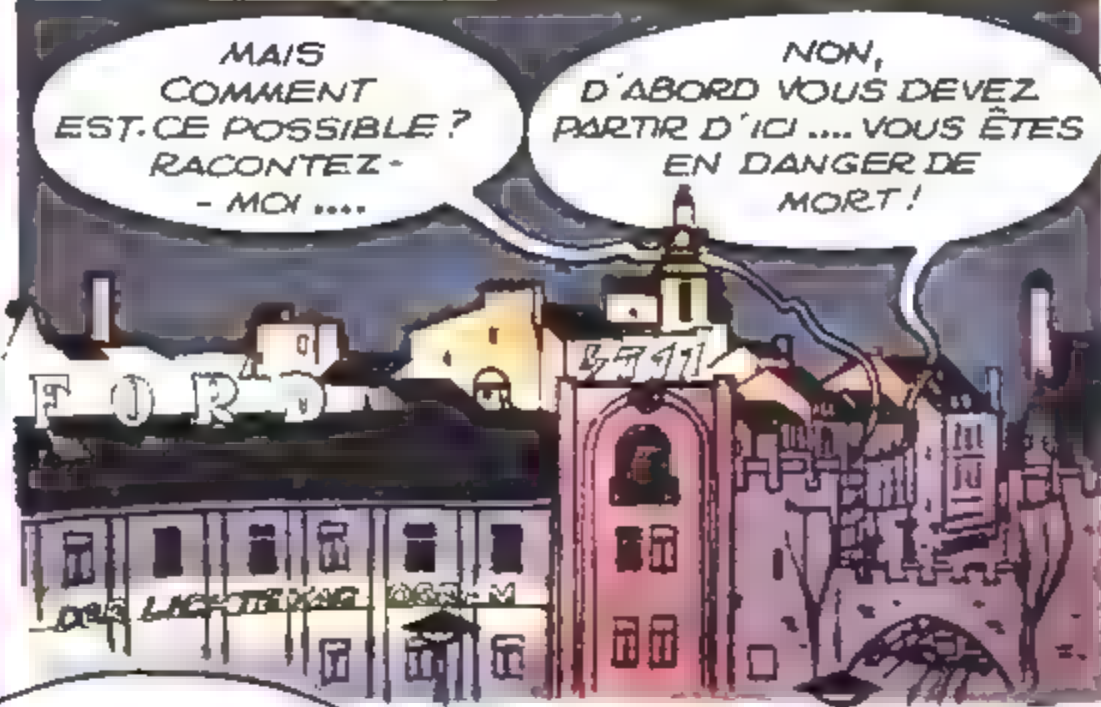
Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2°).
CENTral 12-75, 13-30, 16-99.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RÉSUMÉ. — Venislo est mort. Le Vautour, lui, a rejoint Le Tonneau. Zappy suit la piste à Aiz-la-Chapelle, puis part à Munich pour y retrouver l'inconnue qui lui a téléphoné pour le mettre en garde. Mais ne s'agit-il pas d'un piège?



Pilote

HEBDOMADAIRE
France 0 00 MF
Belgique 10 Fr 8
Suisse 0 95 Fr 5

N°81
10 MAI 1961
Troisième année



au Grand Prix de
MONACO



la grande bataille des "formule 1"



MERCI A STEPHANE, VIRGINIE, ET LEUR MAMAN.

Toute l'équipe du journal de « PILOTE » remercie Stéphane, Virginie et leur maman pour leur charmant envoi de chocolat et le gâteau de noix. Tout a été partagé équitablement ! Encore merci !

« YOURI GAGARINE ».

De Bernard LAYBROS, 67, avenue des Termes, PARIS.

« Je lis chaque semaine « PILOTE » où je retrouve les reportages de Lucien Barner qui m'intéressent beaucoup (je l'écoute aussi à la radio). Aujourd'hui, je tiens à le féliciter tout particulièrement pour le reportage sur l'homme de l'espace Youri Gagarine, et je serais très heureux de recevoir une photo dédiée de Lucien Barner. »

Nous faisons suivre votre demande à notre collaborateur qui sera sans doute très touché de vos chaleureuses félicitations !

« PILOTE » N'EST PAS COMPLET.

De Dominique FLAHAUT, avenue du Docteur-Croqueluis, SAINT-LEONARD (Pas-de-Calais).

« Bravo, ça c'est un journal. « Pilote » est vraiment à l'avant-garde pour les jeunes. Mais « PILOTE » n'est pas complet : il manque un sommaire. Il nous serait très utile. Ne trouvez-vous pas cette idée intéressante ? »

Mais si, nous la trouvons fort intéressante et tout à fait digne d'être publiée dans cette colonne, donc soumise à tous nos jeunes lecteurs. Toutes vos suggestions, chers lecteurs, sont d'ailleurs passées au crible et transmises chaque semaine à notre Comité de Rédaction qui étudie scrupuleusement le POUR et le CONTRE de chacune de vos propositions...

L'ALBUM RECUEIL « PILOTE » N° 3.

Nous rappelons à tous nos fidèles lecteurs qu'ils trouveront chez leur dépositaire habituel, et dans toutes les librairies, au prix de 7,50 nouveaux francs, l'album-recueil « PILOTE » N° 3. Tous vous voudrez posséder ce livre géant : 416 pages, les belles histoires dessinées qui vous ont amusés et passionnés, les reportages qui sont la fierté de notre rédaction, les Pilotoramas que nous sommes les seuls à vous proposer chaque semaine, les actualités qui parfois « brûlent » nos confrères de la presse des grandes personnes...

UNE CORRESPONDANCE SUIVIE...

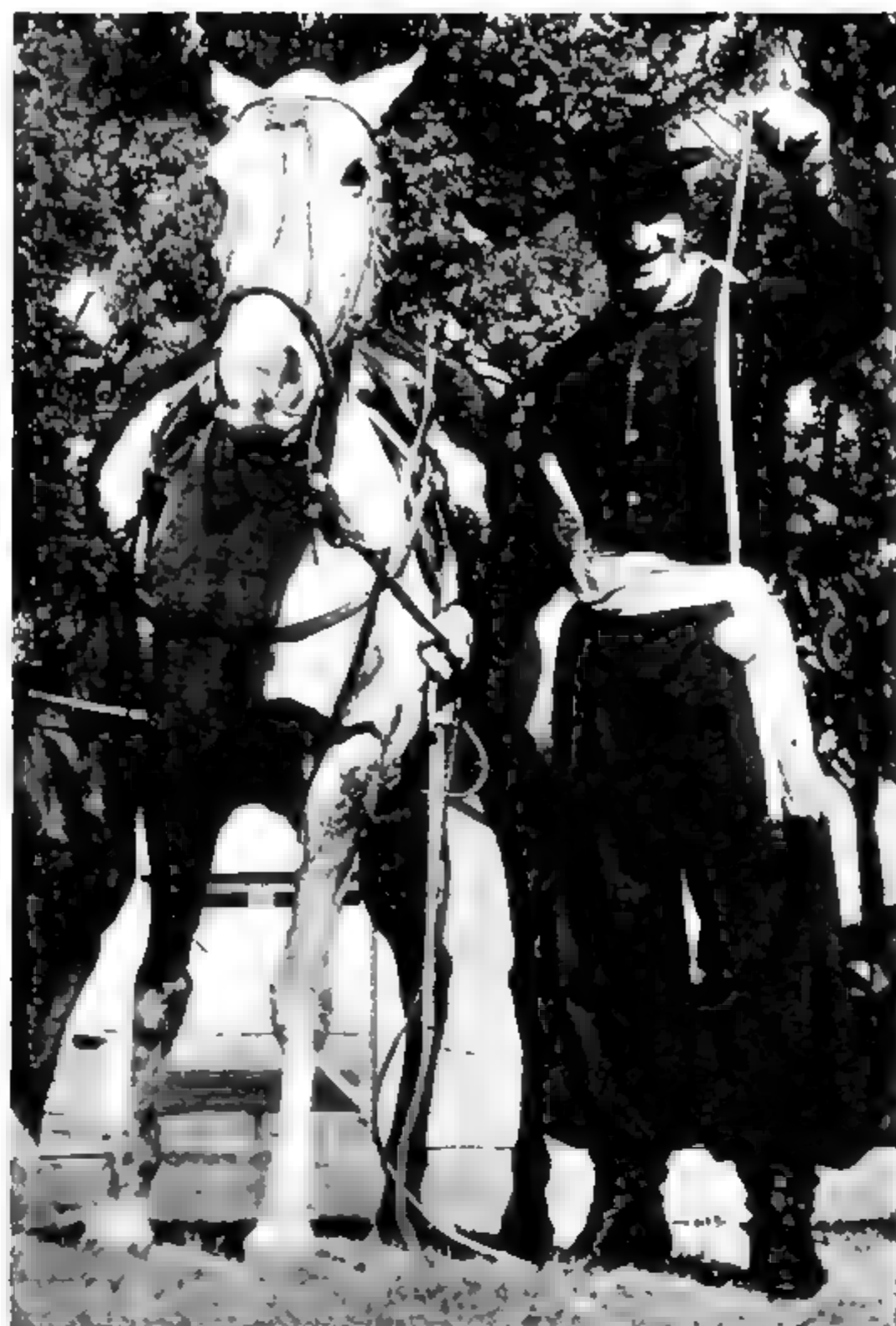
De Mme SCAUFLAIRE, 78, Pont-Canal, à Mons (Belgique).

« Mes deux enfants ont été heureux de recevoir votre lettre et, de plus, réponse dans le journal « PILOTE ». A présent que nous avons un « PILOTE » belge, je dois vous dire que cette nouvelle nous plaît beaucoup. Toutefois, je tiens à vous prier de ne pas trop nous abandonner dans les seules nouvelles de Belgique.

Je sais que le Grand Cirque doit se rendre bientôt en Belgique. Mes enfants qui possèdent leur Carnet de Bord Pilote pourront-ils bénéficier comme leurs amis français d'entrées gratuites au Cirque ? Veuillez avoir la bonté de le signaler soit dans « PILOTE », soit à Radio-Luxembourg.

Plus nous lisons « PILOTE », plus nous sommes contents d'y trouver tant de choses intéressantes.

Nous n'avons pu, malheureusement, publier cette lettre dans son intégralité (car elle est très longue), mais nous avons tenu à en extraire certains passages : tout d'abord pour confirmer à nos lecteurs belges que « PILOTE » demeure « PILOTE » et que seules quelques rubriques d'actualités, télévision, sports, reportages spécifiquement belges modifient sensiblement l'édition belge. Quant au Grand Cirque, chère madame, vous avez pu voir dans votre édition que nous n'avons pas oublié nos lecteurs belges. Chaque semaine nous donnons l'itinéraire du Grand Cirque en Belgique et nos Pilotes belges bénéficient, grâce à leur Carnet de Bord (comme nos Pilotes français) d'une représentation !



Un nouveau jeu pour amateur averti

Il s'agit d'un nouveau jeu, le « ball-tic-hop » ; d'un nouveau jeu qui irrite les « peones » qui — affirmant-ils — ont inventé le jeu en question... C'est pourquoi ils viennent de convoquer, sur leur terrain, la jeune femme (la Japonaise Yoko Na-Kazaki, laquelle prétendait être championne du monde de « ball-tic-hop »... Il faut faire faire des nœuds à une « ficelle » prolongée par une balle de matière plastique...) ... Hélas ! la jeune femme japonaise reste championne du monde (avec 24 nœuds) et bat le « peone » de plusieurs longueurs... L'amateurisme triomphe, ici...



ENFIN, ASTERIX REVIENT



OUI, le courageux petit guerrier gaulois revient dans les pages de PILOTE, par Toutatis !

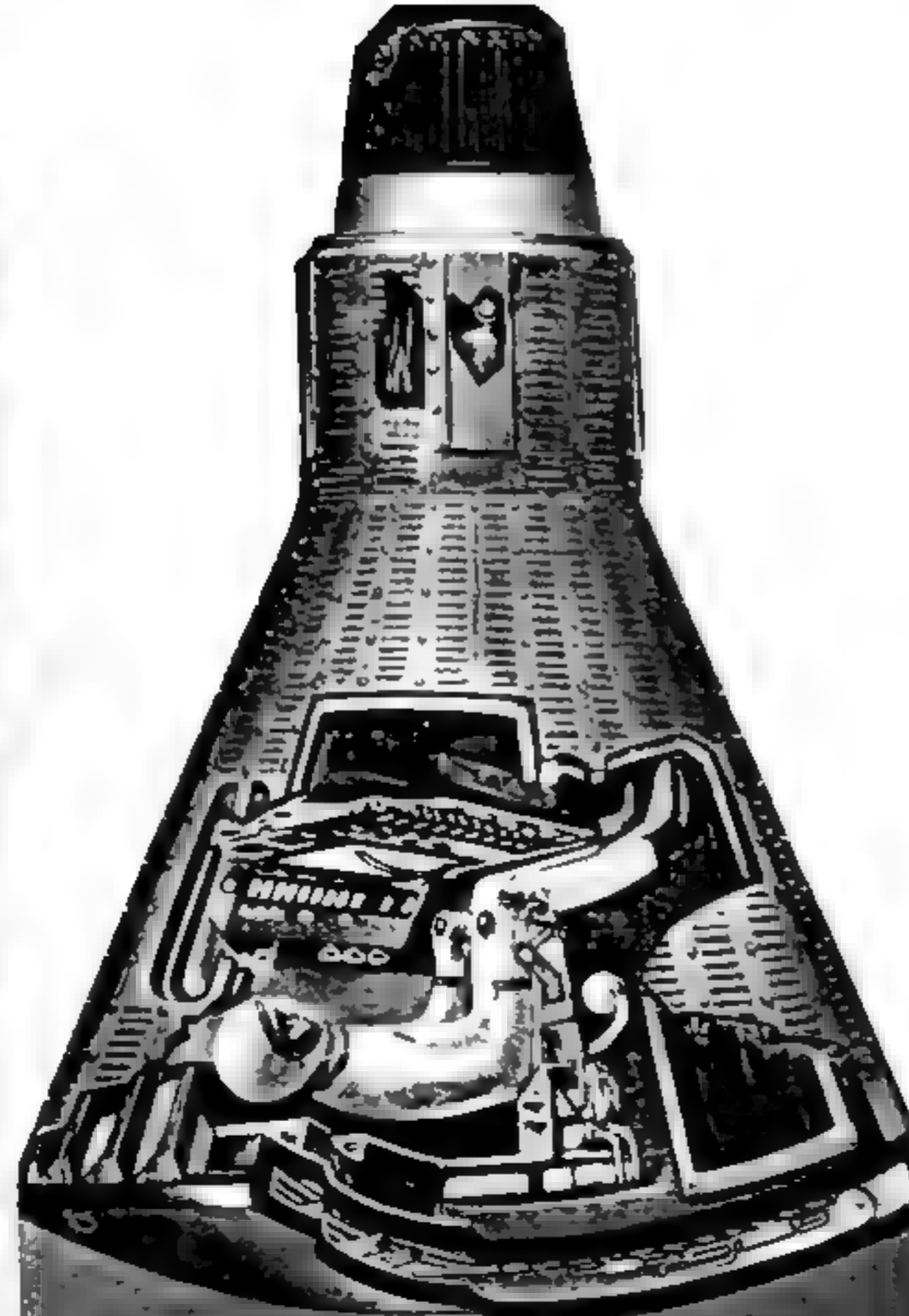
Il revient avec

tous ses amis : Obélix, le livreur de menhirs, Panoramix, le druide, Abraracourcix, le chef vénéré et tous les autres.

Asterix devra lutter contre de nouveaux et cruels ennemis, les Goths. Féroces barbares, qui ne rêvent que de conquérir la douce Gaule et la puissante Rome, les Goths n'ont pas prévu sur leur route la présence d'Asterix, adversaire re-

doutable autant que fantasiste.

Amateurs d'épopées, tenez-vous prêts, par Béléros ! Nous vous l'avons dit : « Asterix revient ! »



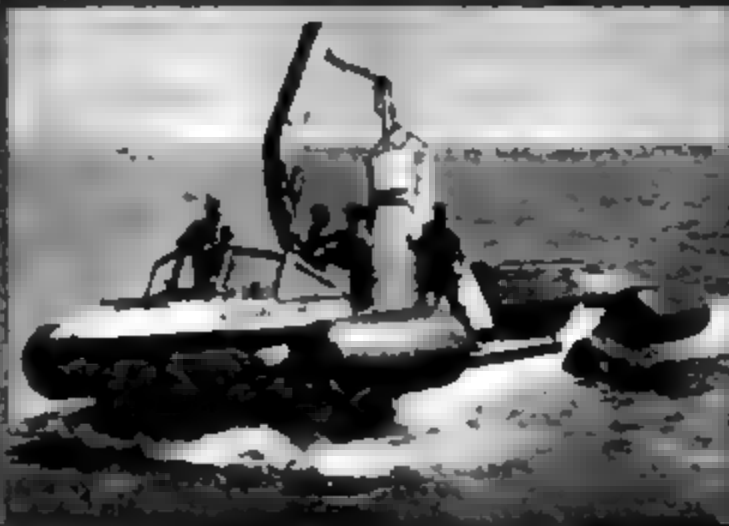
La réponse à Gagarine...

C'EST la réponse des Etats-Unis d'Amérique à l'exploit du pilote soviétique, Youri Gagarine... Une réponse sur laquelle nous comptons beaucoup ici, à l'heure où nous boudons votre journal. Depuis l'aube, nous attendions. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls : cinq cents de nos confrères (parmi lesquels deux de nos amis) sont suspendus aux micros qui les relient aux spécialistes du Pentagone.

En effet, bien que la portée de l'exploit américain semble moindre que celle de l'exploit du « Christophe Colomb » made in U.R.S.S., elle revêt à nos yeux impartiaux une importance aussi grande : car l'exploit du « Gagarine » américain est volontairement public, plus encore : prévu. Les U.S.A. ont, en effet, pris là un risque terrible, incommensurable...

Ce que doit vivre celui qui sera plus tard considéré comme la « vieille tige » de l'aéronautique occidentale, vous le savez déjà, puisque nous vous l'avons fait vivre dès notre numéro 72. Cependant, nous avons tenu à marquer ce qui, dès maintenant, restera un événement capital...

Les Américains comme leurs collègues soviétiques, s'entraînent depuis plusieurs années déjà pour être plus forts que les « péripéties » qui les attendent.



Voici le nouvel engin amphibie américain qui devra récupérer la capsule spatiale.



Jacques Florent confie à Pilote : "J'ai traversé la Méditerranée grâce à une femme-pirate".

AUCUN avion ne parlait de France à destination de l'Algérie. Jacques Florent tenta de gagner la Suisse puis il échoua à Majorque où, après différents conciliabules avec les contrebandiers, il réussit à trouver une femme pirate qui accepta de le conduire de l'autre côté de la Méditerranée. Nous vous présentons ici une partie de son carnet de route.

« ...L'énervement aidant, la soirée fut amère.

« Les nouvelles qui nous arrivaient d'Alger stimulaient notre courage effaçant la fatigue : la ville était toujours tenue par les généraux, tous aéroports fermés.

« Et sans cesse nous nous répitions men-

talement cette phrase qui devenait un peu stupide : « Il faut y arriver. »

« Nos hôteliers travaillaient toujours pour nous dans le monde des contrebandiers.

« A deux heures du matin, les intermédiaires avaient joué. On vint nous réveiller. Une Américaine qui possédait un yacht se proposait de faire le passage pour le prix proposé.

« L'espoir renaissait. Elle, une grande jolie blonde à allure de Viking nous exposa son projet. Pendant deux heures nous discutâmes ainsi à voix basse dans notre chambre, elle avait amené avec elle le skipper de son yacht, un grand garçon bronzé dont la seule mine sympathique et l'assurance des quelques paroles qu'il prononça vous l'aurait fait suivre dans n'importe quel tour du monde.

« Aucun bateau ne devant sortir du port, nous devions partir le lendemain de nuit, le reste de la journée étant réservé à l'embarquement des provisions, de notre matériel et la préparation du bateau.

« Dans la conversation, nous avions appris le nom de celle qui allait nous faire effectuer cette traversée : Ellia Emmerich, 28 ans, mariée à un décorateur américain.

« Très discrète sur son métier, elle nous expliqua que c'était son bateau qui la faisait vivre. Elle transportait des gens, de la marchandise, sans autre précision et nous nous gardâmes bien de lui en demander.

« Ces seuls propos à quelques mots couverts nous faisaient penser à quelque femme pirate.

« Son bateau était un voilier à deux mâts de quinze mètres de long et d'une dizaine de tonneaux. Bon marcheur, même par gros temps, ce qui était le cas, il filait bien dix à quinze nœuds et la traversée était prévue pour une bonne trentaine d'heures.

« Nous avions récupéré notre compagnon américain qui devait faire le passage avec nous, nous étions trois maintenant à attendre la nuit.

« Lorsque son premier voile se fut abattu sur le port, nous descendîmes vers le môle.

« Nous avions convenu, pour gagner le yacht, de partir chacun avec une demi-heure d'écart pour ne pas nous faire repérer.

« Comme des touristes prenant le frais, nous devions lentement nous laisser glisser vers le « Moravia ».

« A dix heures, nous étions tous à bord, à l'avant du bateau, après avoir franchi deux rangées de gardes civils. On nous avait enfermés dans le puits à chaînes car notre femme-viking craignait une visite de police ou de douane à la dernière minute, son embarquement de vivres, eau et mazout — il y avait un moteur à bord — n'étant pas passé inaperçu pour les autorités du port.

« Autour de nous, ça secouait dur, la mer était démontée et notre femme capitaine semblait peu se soucier des éléments déchaînés qui nous entouraient, au contraire elle semblait ravie de l'aventure.

« Plusieurs fois elle vint nous voir, nous présenta son mari, marin averti et la femme du sympathique skipper, c'était les quatre membres de l'équipage du « Moravia », une affaire de famille !...

« Tout le monde plaisantait à bord, parfois de grands éclats de rire nous arrivaient, il paraît, disait notre « capitaine », que la mer était du tonnerre avec un vent bien fait pour nous conduire rapidement sur les côtes d'Afrique.

« Déjà nous avions presque le mal de mer, au fond de notre puits à chaînes et le bateau était encore à l'ancre, je me demandais avec inquiétude ce que ce serait tout à l'heure... »

Pas de frontière pour

PAS de frontière pour ceux dont le métier est d'informer ! Aucune barrière n'est assez haute, assez reboutante, pour arrêter un reporter en chasse... Au cours des événements tragiques qui viennent de bouleverser la France, alors que chacun d'entre nous, bouillant d'impatience, attendait des nouvelles, certains de nos confrères, bravant les consignes, se jouant du blocus isolant l'Algérie, tentaient l'impossible et parvenaient à franchir les 800 kilomètres de cette frontière liquide, la Méditerranée, pour informer leurs lecteurs. Parti de Paris, via Genève, Jacques Florent travaillant pour l'agence des reporters associés, atterrissait à Majorque où après des aventures multiples, il parvenait à gagner Alger après avoir voyagé dans le puits aux chaînes d'un petit voilier. Euloge Boissonade, de Radio-Luxembourg, lui, franchissait la frontière marocaine dans les deux sens, malgré les interdictions, traversait seul et à pied une partie de la zone des combats et revenait tranquillement à Oujda le soir pour passer son reportage à l'antenne. Et pourtant, ni l'un ni l'autre n'ont conscience d'avoir effectué un exploit. Nous n'avons fait que notre métier diraient-ils si on leur posait la question.

les grands reporters !

Il franchit deux fois la frontière Marocaine et revient à temps pour téléphoner son papier.

IL y avait six mois environ que je ne faisais plus de reportages, et l'ennui commençait à miner sournoisement ma santé, à ce poste de secrétaire de rédaction de « Dix Millions d'Auditeurs », lorsque mon rédacteur en chef, Armand Jammot — qui est en même temps un excellent camarade — décida de me relancer dans le bain.

La translation des cendres du maréchal Lyautey semblait être le prétexte idéal : en qualité d'ex-journaliste marocain, ce reportage me revenait en effet, presque de droit. Je ne fus pas dupe, c'était surtout pour me changer les idées que l'on m'envoyait faire un tour au Maroc.

C'est devant la petite kouba blanche aux tuiles vertes d'où l'on venait d'extraire le cercueil du fondateur du Maroc moderne, que j'appris la nouvelle de l'insurrection algérienne.

Bien entendu, toutes les liaisons avec l'Algérie étaient interrompues. Je cherchais désespérément une voiture pour m'emmener à la frontière, de Rabat à Oujda. Je n'en trouvais pas. Rougissant mon frein, j'attendis, dans la fièvre que vous devinez, le départ du train. Et oui, pourquoi ne pas prendre le train comme tout le monde ?

Me voilà donc dans ce train qui passe la frontière au milieu de la triple rangée du barrage électrifié qui interdit l'accès du territoire aux fellaghas. Arrêt à Zouj el Beghal (prononcer : Zouj el Brêl, c'est-à-dire : les deux mulets). Les militaires français sont aussi surpris que le policier marocain et je suis invité, après avoir rempli une série impressionnante de fiches de police, subi la visite de mes bagages et la fouille de mes vêtements, comme un vulgaire malfaiteur, à attendre la décision de l'Etat-Major de Tiemcen.

— Si je comprends bien, mon capitaine, dis-je à l'officier, charmant du reste, de qui dépend la décision, vous me retenez ?

— Non, me répond-il, avec un sourire ironique, je vous invite seulement à déjeuner.

Et je me retrouve dans l'ambiance sympathique d'une popote, où, délicate attention, le transistor est branché sur « Radio-Luxembourg ». C'est ainsi que j'entends mes « gorilles », (lisez, mes reporters) lancés aux quatre coins de la capitale où j'appréhends que l'on « plastique ».

Pendant le repas, coupé de nombreux coups de téléphone officiels — ma présence semble causer bien du souci aux militaires — je commence mon métier, c'est-à-dire que je m'informe de la situation et c'est ainsi que je me rends compte déjà, que la couverture du barrage est assurée, comme d'habitude, par des troupes restées fidèles au Gouvernement.

Le train qui devait me conduire à Oran est parti depuis longtemps, lorsque l'autorisation de poursuivre mon voyage arrive enfin. On me dépêche un taxi de Tiemcen et, par une route accidentée à souhait, dans un décor féérique où l'ocre violent des ksars arabes tranche sur les verts qui se fondent en tons dégradés au flanc des collines, je gagne la grande cité religieuse de l'Ouest oranais.

Mêlé aux soldats des avant-postes qui filent toutes les voitures qui entrent ou sortent de la ville, je passe une partie de la nuit à scruter les lacets qui semblent monter, eux aussi, à l'assaut de Tiemcen. Dans la nuit, je cherche les phares qui annoncent l'arrivée des paras. Mais rien... aux premières lueurs de l'aube, je rentre à mon hôtel prendre une douche et un petit déjeuner réparateurs et, à nouveau, un taxi.

Ayant ma moisson d'informations, il me faut donc à tout prix regagner Oujda, seule ville d'où je peux communiquer avec la France. Une nouvelle fois, je prends le train et me représente devant le policier marocain, médusé. Perplexe, il tourne et retourne mon passeport, me pose un tas de questions indiscrètes auxquelles je réponds comme je peux. Cette fois, il me faudra attendre deux heures pour qu'il me laisse sortir de la gare. Je me précipite aux Télé-

communications. Il est 17 heures, heure marocaine, soit 18 heures à Paris. Mon émission commence dans à peine un peu plus d'une heure. Pendant que je demande la ligne avec la rue Bayard, je rédige mon papier sur ma valise posée sur mes genoux. Je suis fébrile car cette ligne n'a pas été demandée à l'avance et risque de m'être refusée.

Miracle ! A 17 h 50, j'entends la voix de Plumozille, l'un des techniciens de la rue Bayard.

— O.K. C'est bon... Ça tourne !...

J'apprendrai, en écoutant l'émission quelques instants plus tard, que je suis le premier reporter ayant pu donner des nouvelles de ce qui se passait vraiment en Algérie. Et ça, croyez-moi, ça paye un journaliste de toutes ses peines.

Le lendemain, bien entendu, la police marocaine me refuse mon visa pour retourner en Algérie. Une seule solution : voir le gouverneur de la province. Je l'attends pendant trois heures, les nerfs à vif et je loupe mon train. Il arrive sur le coup de 11 heures du matin, écoute poliment mes explications et me dit avec un sourire que je trouve délicieux :

— Vous pouvez partir, je vais téléphoner au poste frontière de vous laisser passer.

Il y a décidément un Dieu spécial pour les journalistes. Me voilà, en effet, franchissant l'une des frontières les plus difficiles à passer, sans aucun visa, sur un simple coup de téléphone.

Un taxi m'emmène au poste frontière, mais là... Alors là, mes petits amis, commence pour le reporter la petite aventure imprévue qui donne un peu de piment à notre travail. Je me trouve lâché en pleine nature, il est 13 heures et le soleil est au zénith, tapant dur dans le crâne, comme il tape dans cette région semi-désertique d'Oujda. Devant moi, la route toute droite qui s'enfonce dans le « no man's land », avant de trouver le premier poste français



que je devine à trois kilomètres de distance.

Une phrase du capitaine, chef de ce poste, me revient désagréablement à l'esprit : « Je ne suis pas tranquille de vous voir partir, car pendant trois kilomètres, vous échapperez totalement à tout contrôle et les fellaghas sont tout près. Ils seraient très heureux de capturer, ne serait-ce que pour quelques heures, deux ou trois journalistes pour s'informer. »

Mon magnétophone (8 kg, et l'en fait à peine 50 personnellement), sur une épaule, ma valise dans l'autre main, d'un pas que je veux martial, je m'engage, le soleil éblouissant arrête le léger frisson qui me parcourt la colonne vertébrale, au moindre bruit suspect. C'est long, trois kilomètres, chargé comme je le suis, et avec la perspective peu réjouissante de voir surgir soudain les rebelles.

Mais tout se passe bien et, le soir, je suis à Oran, où les ménagères dévalaient littéralement les magasins d'alimentation, craignant la disette.

Le lendemain, l'insurrection était terminée et, dans la « Caravelle » qui me ramenait sur Paris, je méditais longuement sur les inconvénients et les joies d'un métier qui reste l'un des plus beaux du monde.

Euloge BOISSONADE.



Nicolas

MONSIEUR MOUCHABIÈRE NOUS SURVEILLE



QUAND nous sommes descendus dans la cour pour la récré, ce matin, à l'école, avant de nous faire rompre les rangs, le Bouillon, qui est notre surveillant, nous a dit :

— Regardez-moi bien dans les yeux, vous tous ! Je dois aller travailler dans le bureau de M. le Directeur. C'est donc M. Mouchabière qui va vous surveiller. Vous me ferez le plaisir d'être sages, de bien lui obéir et de ne pas le rendre fou. Compris ?

Et puis, le Bouillon a mis sa main sur l'épaule de M. Mouchabière et lui a dit :

— Courage, Mouchabière, mon petit !

Et il est parti. M. Mouchabière nous a regardés avec des grands yeux et il nous a dit : « Rompez ! », avec une voix toute petite.

M. Mouchabière, c'est un nouveau surveillant, pour lequel nous n'avons pas encore eu le temps de trouver un



surnom rigolo. Il est beaucoup plus jeune que le Bouillon, M. Mouchabière, on a l'impression que ça ne fait pas longtemps qu'il allait à l'école, lui aussi, et c'est la première fois qu'il nous surveille tout seul pendant une récré.

— A quoi on joue ? j'ai demandé.

— Si on jouait aux avions ? a dit Eudes.

Comme on ne savait pas ce que c'était, Eudes nous a expliqué : on se divise en deux camps, les amis et les ennemis, et on est des avions. On court les bras ouverts, on fait « vrr » et on essaie de faire des croche-pieds

aux ennemis. Ceux qui tombent, c'est des avions abattus, et ils ont perdu. Nous, on a pensé que c'était un chouette jeu, et surtout qui ne risquait pas de nous faire avoir des ennuis.

— Bon, a dit Eudes, moi je serais le chef des amis, je serais le capitaine William, comme dans un film que j'ai vu, où il abat tous les ennemis en rigolant, ratatat et, à un moment, lui aussi est abattu lâchement, mais ce n'est pas grave, on le met dans un hôpital, comme celui pour mon appendicite, et il guérit et il repart abattre d'autres ennemis et, à la fin, la guerre est gagnée. C'était très chouette.

— Moi, a dit Maixent, je serais Guynemer, c'est le plus fort de tous.

— Et moi, a dit Clotaire, je serais Michel Tanguy, c'est une histoire que je lis en classe dans mon journal « Pilote », et c'est terrible ; il a toujours des accidents avec ses avions, mais il s'en tire parce qu'il conduit bien. Et il a un chouette uniforme.

— Moi, je serais Buffalo-Bill, a dit Geoffroy.

— Buffalo-Bill, c'était pas un aviateur, c'était un cow-boy, imbécile ! a dit Eudes.

— Et alors, un cow-boy n'a pas le droit de devenir pilote ? a répondu Geoffroy. Et, d'abord, répète ce que tu as dit !

— Ce que j'ai dit ? Qu'est-ce que j'ai dit ? a demandé Eudes.

— Le coup, là, que j'étais un imbécile, a répondu Geoffroy.

— Ah ! oui, a dit Eudes. T'es un imbécile.

Et ils ont commencé à se battre. Mais M. Mouchabière est arrivé en courant et il leur a dit d'aller au piquet tous les deux. Alors, Eudes et Geoffroy ont ouvert leurs bras, et ils sont allés se mettre au piquet en faisant « vrr ».

— Je suis arrivé avant toi, Buffalo-Bill, a crié Eudes.

M. Mouchabière les a regardés, et il s'est gratté le front.

— Dites, les gars, j'ai dit, si on commence à se battre, ça sera comme pour toutes les récré, on n'aura pas le temps de jouer.

— T'as raison, a dit Joachim ; alors,

allons-y, on se divise en amis et en ennemis et on commence

Mais, bien sûr, c'est toujours la même chose : les autres ne veulent jamais être les ennemis.

— Ben, on n'a qu'à être tous amis, a dit Rufus.

— On ne va tout de même pas s'abattre entre amis, a dit Clotaire.

— Pourquoi pas, a dit Maixent.

Il y aurait des amis et des moins amis. Alceste, Nicolas et Clotaire seraient les moins amis ; Rufus, Joachim et moi, on serait les amis. Allez, on y va !

Et Rufus, Joachim et Maixent ont ouvert les bras, et ils ont commencé à courir en faisant « vrr », sauf Maixent qui sifflait, parce que, comme il court très vite, il disait qu'il était un avion à réaction. Clotaire, Alceste et moi, on n'était pas d'accord ; c'est vrai, quoi, à la fin ! Maixent, il faut toujours qu'il commande. Comme on ne bougeait pas, Maixent, Rufus et Joachim sont revenus et ils se sont mis autour de nous, toujours avec les bras ouverts, en faisant « vrr », « vrr ».

— Ben quoi, les gars, a dit Maixent, vous volez, oui ou non ?

— Nous, on ne veut pas être les moins-amis, j'ai dit.

— Allez, quoi, les gars, a dit Rufus, la récré va se terminer et, à cause de vous, on n'aura pas joué !

— Ben, a dit Clotaire, nous, on veut bien jouer, si les moins-amis, c'est vous.

— Tu rigoles, a dit Maixent.

— Tu vas voir si je rigole ! a crié Clotaire, et il s'est mis à courir après Maixent, qui a ouvert les bras et s'est sauvé en sifflant.

Alors, Clotaire a ouvert les bras, lui aussi, et il a fait « vrr » et « ratatat », mais c'est difficile d'attraper Maixent quand il fait l'avion à réaction, parce qu'il a des jambes très longues, avec des gros genoux sales. Et puis, Rufus et Joachim ont ouvert les bras aussi, et ils ont couru après moi.

— Guynemer à tour de contrôle, Guynemer à tour de contrôle, disait Rufus, j'en tiens un. Vrrr !

— Guynemer, c'est moi ! a crié Maixent, qui est passé en sifflant devant nous, toujours poursuivi par Clotaire qui faisait « ratatat », mais qui n'arrivait pas à le rattraper. Alceste, lui, il était dans un coin et il tournait en rond, vroum, vroum, avec un seul bras étendu, parce qu'il avait besoin de l'autre pour manger son sandwich à la confiture. Au piquet, Eudes et Geoffroy avaient les bras ouverts, et ils essayaient de se faire des croche-pieds

— Tu es abattu, a crié Clotaire à Maixent, je te tire dessus à la mitrail-

leuse, ratatat, et tu dois tomber, comme dans le film de la télé, hier soir !

— Non, Monsieur, a dit Maixent, tu m'as raté, mais moi, je vais t'envoyer des radars !

Et Maixent s'est retourné, tout en courant pour faire le coup des radars, et bing ! il a cogné contre M. Mouchabière.

— Faites un peu attention, a dit M. Mouchabière, et vous autres, venez tous un peu par ici.

Nous sommes venus, et M. Mouchabière nous a dit :

— Je vous observe depuis un moment ; qu'est-ce que vous avez à faire ça ?

— A faire quoi, M'sieur ? j'ai demandé.

— Ça, a dit M. Mouchabière.

Il a ouvert les bras et il s'est mis à courir en sifflant, en faisant « vrr » et « ratatat », et puis, il s'est arrêté juste devant le Bouillon et le Direc-



teur qui étaient entrés dans la cour et qui le regardaient avec des yeux étonnés.

— Je vous l'avais dit, Monsieur le Directeur, j'étais inquiet, a dit le Bouillon ; il n'est pas encore suffisamment aguerri.

Le Directeur a pris M. Mouchabière par un des bras qu'il avait encore en l'air et il lui a dit :

— Atterrissez, mon petit, nous allons parler, ce ne sera rien.

A la récré suivante, c'est le Bouillon qui nous a surveillés. M. Mouchabière se repose à l'infirmerie. Et c'est dommage, parce que quand on a commencé à jouer aux sous-marins, chacun avec un bras en l'air pour faire le périscope, le Bouillon nous a tous mis au piquet.

Et on n'avait même pas commencé à s'envoyer des torpilles !

par SEMPÉ et GOSCINNY





DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — A Cred, Tanguy et Laverdure subissent les plaisanteries classiques. Au mess, des pilotes aident Laverdure à trouver une tenue et des gants... empus, a son insu, de moutarde. Le colonel serre la main de nos deux amis !



JE TE JURE QUE SI JE RETROUVE L'ENFANT DE BRONTOSAURE QUI A FARCI CES GANTS A LA MOUTARDE, JE LES LUI FAIS AVALER AVEC UN ASSAISONNEMENT A MA FAÇON !... MOI QUI PRENAIS CES SAGOUINS POUR DE BRAVES TYPES !...

TU AS DE LA CHANCE QUE LE "PATRON" SOIT DE BONNE COMPOSITION !... J'AI BIEN CRU QU'IL ALLAIT SESSUYER LES MAINS A GRANDES CLAQUES SUR TA FIGURE !... ESCADRON I/O ... C'EST ICI !...



LIEUTENANTS TANGUY ET LAVERDURE... LE CAPITAINE JAUBERT S'IL VOUS PLAIT ?

C'EST MOI...



C'EST VOUS LES CASSEURS DE BARAQUE ? BIENVENUE CHEZ LES "CANARDS" LES GARS... NOUS FETERONS VOTRE ARRIVEE COMME IL SE DOIT TOUT A L'HEURE, AU MESS AVEC TOUS LES COPAINS DE L'ESCADRON !...

MERCI BIEN MON CAPITAINE... JE SORS D'EN PRENDRE !...



HA, HA, HA !... JE VOIS... BAH ! C'EST LA TRADITION !... TOUS LES NOUVEAUX-VENUS EN ESCADRE SONT SOUMIS A CES PLAISANTERIES INNOCENTES... DEMAIN, VOUS SEREZ DEFINITIVEMENT ADOPTES, TENEZ, JE VAIS VOUS REFILER UN TUYAU INFALLIBLE !

AH ?

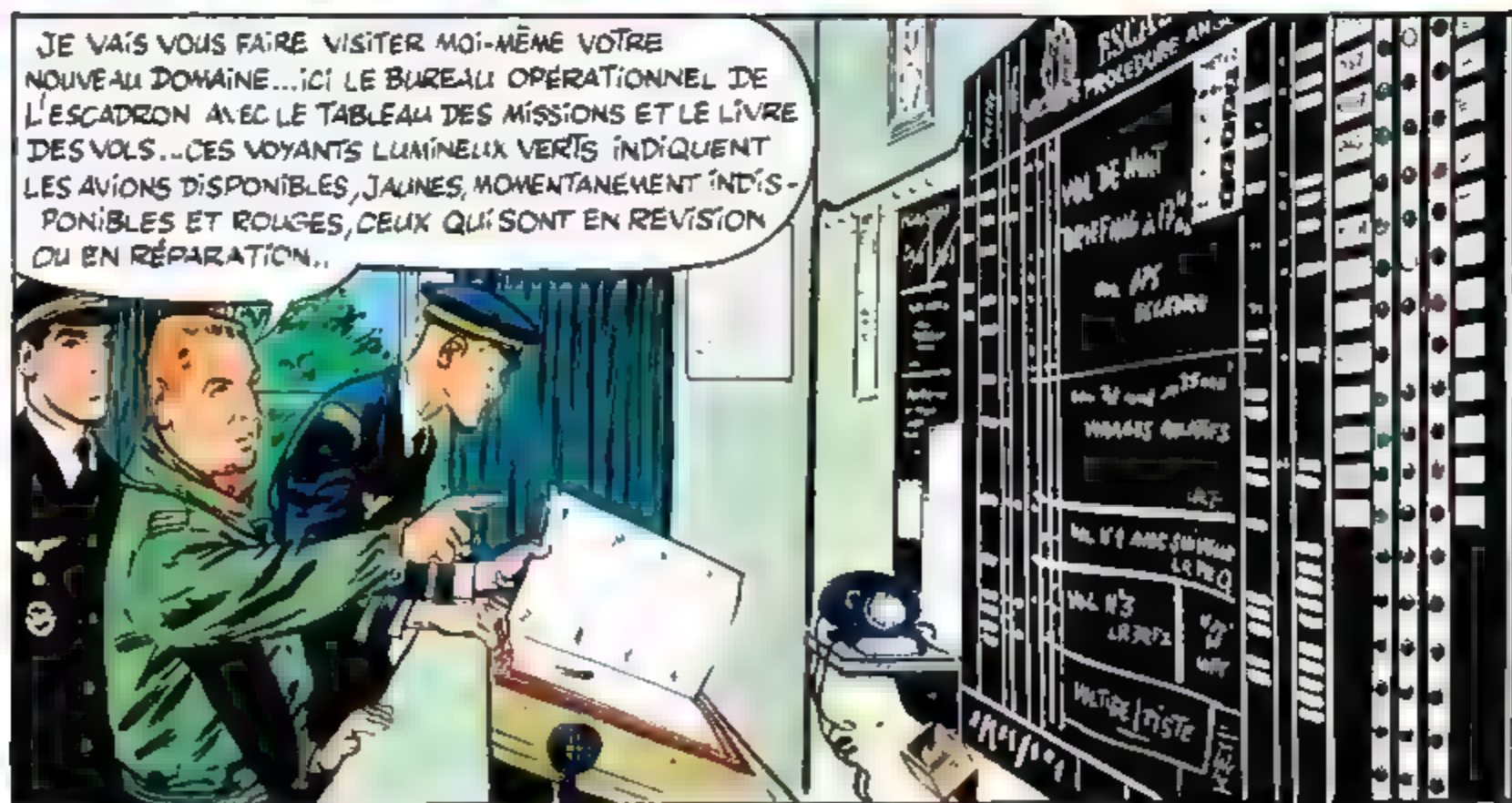


HHMM... COMME DANS LES AUTRES ESCADRES, UNE AMICALE MAIS VIGILANTE RIVALITE OPPOSE LES DEUX ESCADRONS DE LA BASE... CHAQUE PILOTE EST EVIDEMMENT PERSUADE QUE L'ESCADRON DONT IL FAIT PARTIE EST LE MEILLEUR LE PLUS GONFLE ET IL LE CLAME BIEN HAUT A TOUT PROPOS.



TOUT A L'HEURE, AU MESS, A DEJEUNER PROCLAMEZ DEVANT TOUTE L'ESCADRE, COMME UN DEFI, VOTRE FIERTÉ ET VOTRE JOIE D'AVOIR ÉTÉ AFFECTÉ AU PREMIER ESCADRON PLUTÔT QU'AU DEUXIÈME !... TOUS VOS FUTURS CO-EQUIPIERS SERONT AUX ANGES ET VOUS ADOPTERONT D'EMBLÉE !

ASTUCIEUX !... MERCI, MON CAPITAINE !...



JE VAIS VOUS FAIRE VISITER MOI-MÊME VOTRE NOUVEAU DOMAINE... ICI LE BUREAU OPERATIONNEL DE L'ESCADRON AVEC LE TABLEAU DES MISSIONS ET LE LIVRE DES VOLS... CES VOYANTS LUMINEUX VERTS INDICENT LES AVIONS DISPONIBLES, JAUNES, MOMENTANEMENT INDISPONIBLES ET ROUGES, CEUX QUI SONT EN REVISION OU EN REPARATION...



ICI LA SALLE DES MECANOS AVEC LE CARNET DE BORD DE CHAQUE "PIÈGE" A SIGNER AVANT DECOLLAGES... ET PAR LÀ LE HANGAR...



...ET ICI LA VIGIE ET LE CONTRÔLE DE PISTE. A TITRE DOCUMENTAIRE, CE PETIT BOIS EST A TROIS KILOMETRES... C'EST UN EXCELLENT REPERE POUR ESTIMER LA VISIBILITÉ...

AH OUI, OÙ ÇA ?



AH LÀ-BAS... JE VOIS...



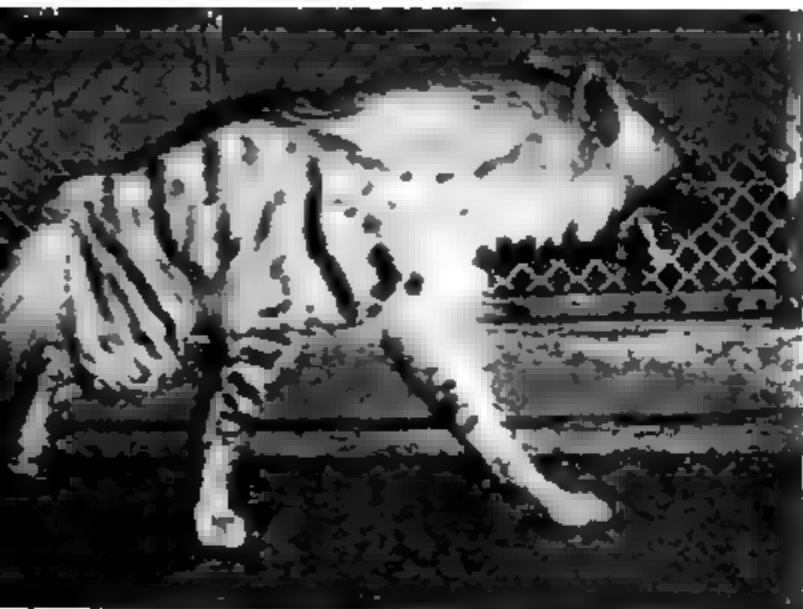
PAS BESOIN DE LUNETTES, D'AILLEURS



CONCOURS

PILOTE ★ JEAN RICHARD

**UN GRAND CONCOURS
"PILOTE" : JEAN
RICHARD VOUS OUVRE
SON ZOO ET VOUS
OFFRE UN ANIMAL**



QUESTION N° 8 :

— Vous avez entendu parler d'autruches montées comme des chevaux de course, d'autruches attelées comme des trotteurs. Ne croyez pas, après cela, que l'autruche est un animal facile. Au contraire, l'autruche est un dangereux animal.

1° Quelle est son arme la plus redoutable ?

2° Si vous devez, dans un zoo, rentrer avec une autruche, quelle arme devez-vous fabriquer pour parer une attaque toujours possible de cet échassier ?

Vos réponses à ces questions n° 8 et 9 doivent nous parvenir, au plus tard, mardi prochain 16 mai, à l'adresse suivante : « Concours Jean Richard » — « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2°).



QUESTION N° 9 :

L'allure du guépard, sa robe mouchetée font qu'on le classe volontiers, à cause de son aspect, parmi les grands félins.

1° Si vous vous trouvez devant un guépard prêt à vous attaquer, pourquoi, de toutes façons, est-il moins à redouter que lion, tigre ou panthère ?

2° Donnez, de façon très simplifiée, et grâce aux éléments suivants (un point et un cercle) les éléments qui, reproduits indéfiniment, donnent les différents mouchetages des guépards, panthères et jaguars.

Un autre cadeau de Jean Richard sur présentation de votre « carnet de bord » : entrée gratuite au zoo d'Ermenonville.

Si vous avez bien suivi notre concours, si vous avez bien noté les premières réponses, vous avez déjà une idée de vos chances. Peut-être serez-vous l'un des dix gagnants invités par Jean Richard à passer, avec lui, une journée entière au zoo d'Ermenonville en compagnie d'une autre grande vedette, et avec un déjeuner en commun.

Et, pour le tout premier, un animal offert, toujours, par Jean Richard.

Avouez que cela vaut la peine d'aller jusqu'au bout !

Réponse à la question n° 7 :

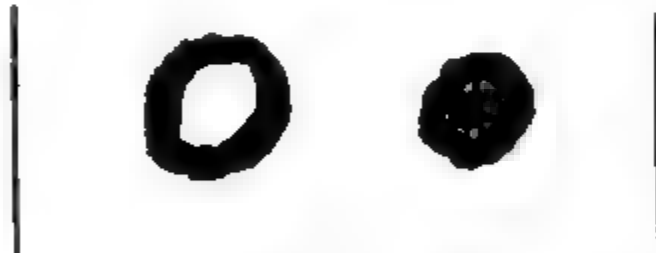
En liberté, les hyènes doivent se contenter de manger des charognes car elles ne peuvent pas attraper de proie vivante : avec un train arrière très bas, elles ne sont pas bâties pour la course.

Elles sont obligées de suivre (de loin, parce qu'elles en ont peur) les lions qui, une fois repus du produit de leur chasse, leur en laissent les restes faisandés.

Cette hyène vous montre bien son train arrière très bas qui fait d'elle un mauvais coureur.



Jean Richard vous montre les détails d'une patte d'autruche naturalisée, que le dompteur Jackie Ray a rapportée d'Afrique.



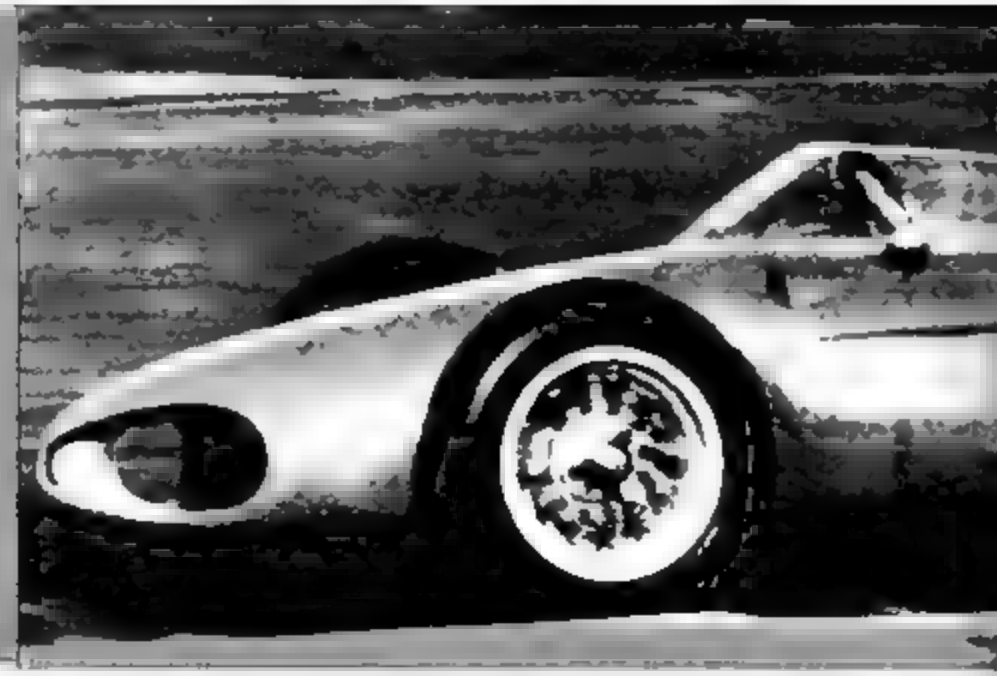
Une photo de famille au zoo d'Ermenonville : Jean Richard et son guépard « Whisky », mort depuis, sans qu'aucun vétérinaire ait pu trouver la cause de sa maladie. Vieillesse ? Peut-être ! Le drame, c'est qu'il est impossible de déterminer l'âge véritable des fauves qui ne sont pas nés en captivité.



En Union Sud-Africaine et aux Etats-Unis, ont lieu des courses d'autruches montées par des jockeys ou attelées à des tilburys.



L'attente vient de découvrir un jeune coureur automobile, digne successeur des Musso, Castellotti, Ascari, Giancarlo Baghetti, qui a créé une véritable sensation en battant largement tous les records du volant, au Grand Prix de Syracuse. Ferrari, depuis la disparition des princes transalpins de la compétition, devait mettre ses bolides entre les mains de coureurs étrangers. L'avènement de Baghetti arrive juste à point !



Dimanche prochain à Monaco, Ferrari favori pour... LA GRANDE BATAILLE DES NOUVELLES "F1"

TROIS kilomètres de longueur, un demi kilomètre de largeur au maximum, telle est la toute petite place qu'occupe la Principauté de Monaco entre la montagne au Nord et la Méditerranée au Sud. Peu d'espaces vides, une densité de constructions semblable à celle de Paris. Rien ne pouvait laisser supposer que cet endroit pût permettre de disputer des courses automobiles.

Et pourtant un circuit existe. Circuit « dans la cité », comme celui de Pau, il part du port, grimpe au Casino, dégringole à la gare par une descente en lacets, retrouve la mer, la longe et revient au port. Sa longueur ? 3,145 km, c'est le plus court circuit des Grands Prix Internationaux. Mais rien n'y manque, virages larges, épingles à cheveux, montée, descente, lacets, et lignes (presque) droites. Avantage supplé-

mentaire, le circuit est très spectaculaire et nombreux sont les points d'où la vue s'étend à la fois sur plusieurs tronçons du parcours.

C'est là que va se disputer, le 14 mai, le Grand Prix de Monaco pour monoplaces de formule 1, première épreuve du calendrier des courses 1961 comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs.

C'est en 1929 que fut couru le premier Grand Prix de Monaco. Il fut gagné par une Bugatti pilotée par Williams à la moyenne de 80,194 km/h. Les plus grands noms du sport automobile s'inscrivirent dans les années suivantes au palmarès de l'épreuve. Seuls le grand Fangio et le champion de France Maurice Trintignant réussirent à gagner deux fois.

Au cours de ces trente années de courses, les incidents spectaculaires furent nombreux. En 1950, un carambolage mettait cinq voitures en travers un peu avant le célèbre virage du « Bureau de Tabacs ». Fangio réussit à éviter le barrage et gagna l'épreuve. En 1955, le grand champion italien Ascari se jeta à la mer, sans mal, du reste. (Il devait — hélas — se tuer quelques jours après en essayant un prototype à Monza.) C'est cette année-là que Trintignant gagna sur Ferrari.

Le circuit ne permet pas les très grandes vitesses, les lignes droites sont trop courtes. Il demande des voitures très maniables, virant bien et démarquant comme l'éclair. Les mécaniques (embrayages, boîtes de vitesses, suspensions, freins) sont soumises à rude épreuve et la « casse » est grande chaque année. Le record du tour est dé-

tenu par Bruce Mac Laren avec 117,694 km/h (1960) sur Cooper. Cette moyenne est bien loin de celle que l'on atteint sur les circuits « rapides » d'Europe, Reims, Spa et Monza où l'on tourne à plus de 210 de moyenne !

Cette année, la course va présenter un intérêt exceptionnel. Ce sera, en effet, la première grande confrontation des voitures de la nouvelle formule 1. Tous les champions, toutes les marques vont s'aligner au départ des 100 tours du circuit. Il y a eu déjà quelques courses cette saison : Pau, Bruxelles et d'autres, mais on n'y a pas vu les toutes nouvelles voitures italiennes et allemandes qui se réservent pour les épreuves du Championnat du Monde.

« Pilote » vous l'a déjà dit, les Anglais ont dominé les circuits en 1960. Les voitures vertes Cooper, Lotus, B.R.M. ont tenu la dragée haute aux Ferrari rouges. Dans l'ancienne formule 1 de 2500 cmc, il n'y avait plus de voitures allemandes en course.

Ferrari a beaucoup travaillé. Il a créé un nouveau moteur 6 cylindres en V qui existe en 2 versions : V à 120° pour circuits rapides et V à 60° pour circuits plus tourmentés. Le premier développe 190 CV à 9500 tours, le second 180 CV à 9000 tours ! Beau résultat pour un moteur de la cylindrée d'un moteur de 403, soit une puissance « fiscale » de 9 CV !

En Allemagne, c'est Porsche qui est le rival dangereux. Ses voitures vont être dotées d'un 8 cylindres à plat à refroidissement par air qui doit donner 200 CV à 10000 tours !



● Une saison automobile sépare ces deux monoplaces Ferrari formule 1. En première position, la 2500 classique, moteur à l'avant. Derrière elle, la 1500, modèle 1961, mieux profilée et dont le moteur est à l'arrière. C'est cette voiture qui vient de triompher à Syracuse et qui va s'attaquer maintenant aux voitures britanniques, championnes du monde.



On n'a pas encore vu le moteur Porsche dans une course. Par contre, une nouvelle Ferrari a couru le 25 avril en Sicile et s'est adjugé d'emblée la première place, laissant le champion du monde Jack Brabham à la quatrième place et Stirling Moss à la huitième ! Et qui donc s'est permis une aussi belle victoire ? Un jeune italien, inconnu la veille, Giancarlo Baghetti, dont l'histoire va rendre jaloux tous ceux qui rêvent en France de piloter en course.

L'Italie, on le sait, est le pays des courses automobiles. Les champions italiens furent pendant longtemps les rois des circuits et les noms d'Ascari, Nuvolari, Castellotti et bien d'autres furent souvent à l'honneur. Depuis la mort du dernier d'entre eux, Luigi Musso, en 1958, au Grand Prix de

Reims, les bolides rouges avaient du être confiés à des mains étrangères.

Cet hiver, le Commandatore Enzo Ferrari décida de faire don d'un monoplace nouveau modèle à la Fédération italienne des écuries afin de permettre à un jeune italien de débiter en formule 1. C'est Baghetti qui fut désigné et qui, pour son coup d'essai, remporta cette magnifique victoire au Grand Prix de Syracuse.

Face à ces redoutables engins, quelles sont les armes britanniques ? Une série de voitures de noms différents dont la conception a fait ses preuves pendant les dernières saisons, mais toutes animées par un même moteur, le Coventry Climax 1500 cmc, ancien moteur de formule 2, auquel un petit rajeunissement a donné un peu plus de 150 chevaux... Les construc-

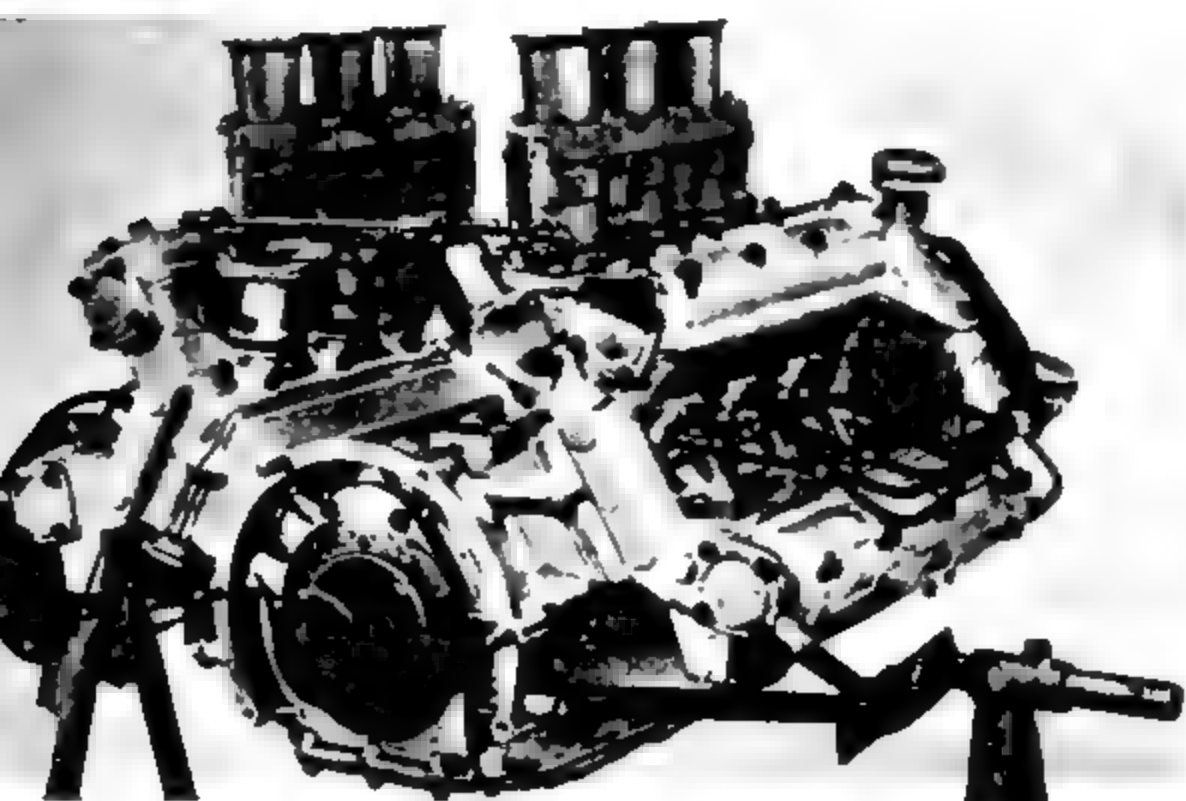
teurs anglais sont cependant confiants, ils paraissent sceptiques sur les puissances annoncées par leurs rivaux du continent. Ils se demandent si toute la cavalerie des italiens et des allemands sera bien présente sur les circuits...

Cette question de puissance n'est d'ailleurs pas tout, en course. Depuis trente ans, les cylindrées et les puissances des voitures de course n'ont cessé d'être abaissées par les règlements successifs et pourtant les performances sont chaque année meilleures. En 1939, une Mercedes Benz de 3 litres donnait 483 chevaux et couvrait le Grand Prix de Belgique à Spa à 151 de moyenne avec un meilleur tour à 175. En 1960, une Cooper de 1500 cmc affichait 239 chevaux, mais couvrait le même circuit de Spa à la

moyenne générale de 215 avec un meilleur tour à 218 !

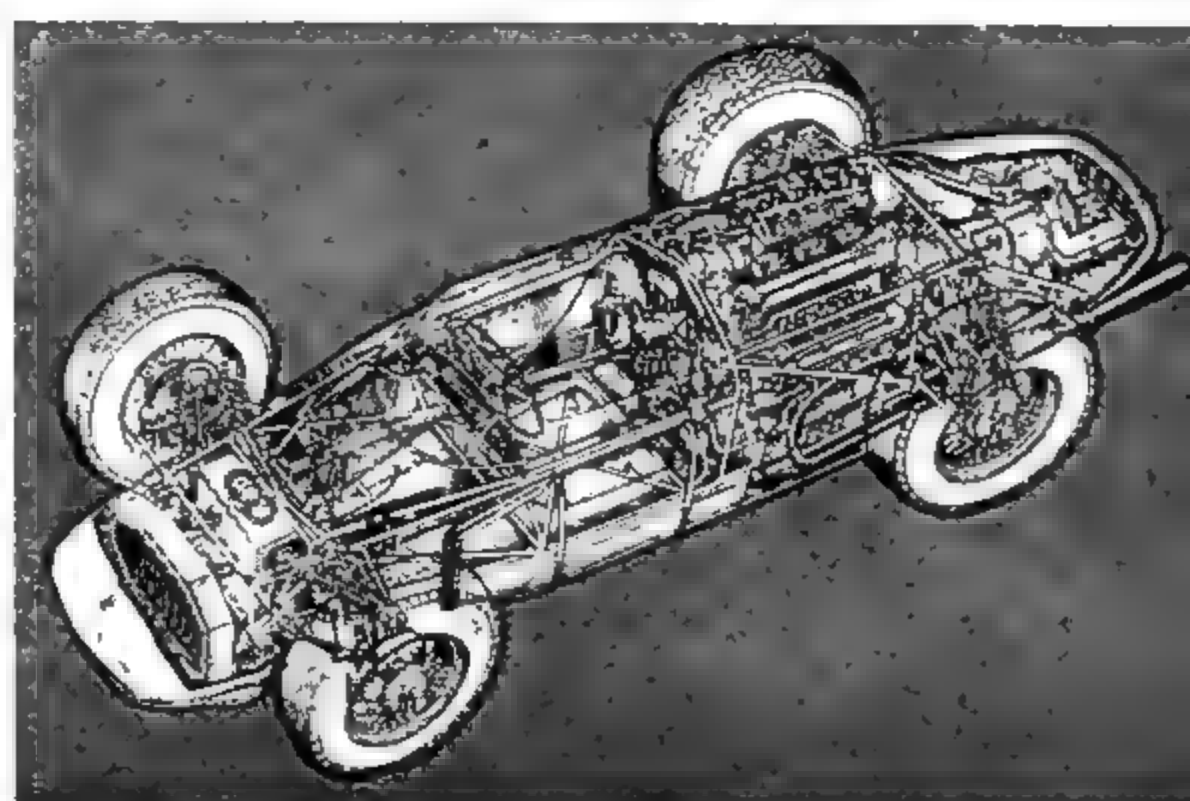
Que fera cette année et les suivantes, la nouvelle formule 1500 cmc, 450 kilos ? Sans doute presque aussi bien que l'ancienne formule dès maintenant, aussi bien et sans doute mieux même, dans quelques années.

Pour atteindre ces résultats, toute l'architecture des voitures, la répartition des poids, l'allègement, les suspensions, les freins, les pneumatiques, les moteurs ont dû sans cesse faire des progrès. La compétition est la meilleure source d'émulation génératrice de progrès. C'est à la course que sont dues les incroyables réussites que sont les voitures de tourisme de série d'aujourd'hui. Quel dommage que les constructeurs d'automobiles français se désintéressent de la compétition !

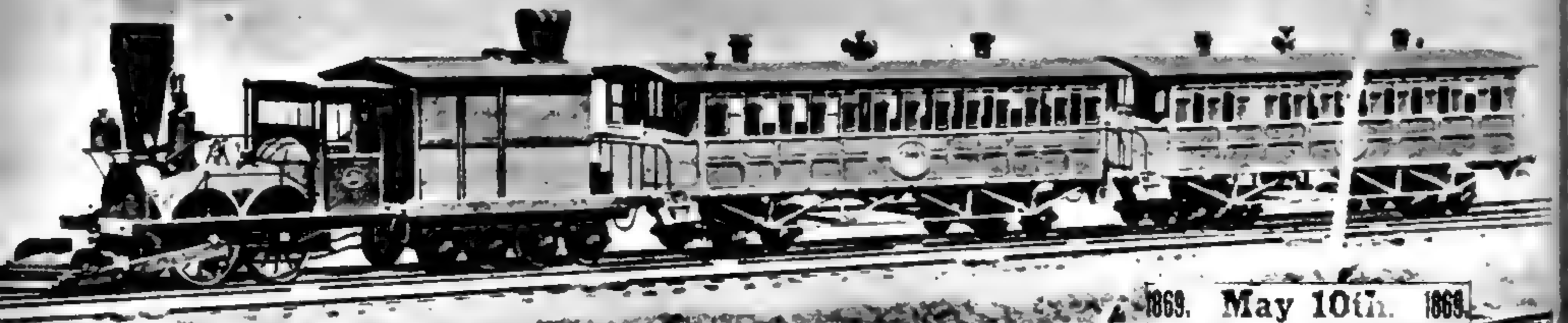


L'ARME SECRÈTE DE FERRARI...

● Cette année, le Grand Prix de Monaco va prendre un intérêt nouveau grâce à la confrontation des différents modèles de la nouvelle formule 1. Ferrari espère beaucoup de sa nouvelle monoplace, animée par un moteur de 1476 cm³ à six cylindres en V, développant 190 CV à 9500 tours/minute (photo ci-contre, à gauche). L'écorché, de droite, montre la répartition des différents éléments de ce petit bolide, pesant seulement 420 kg. Grâce à la nouvelle formule 1, le circuit de Monaco risque d'apporter des surprises.



Une page grandiose de l'épopée du rail



« John Bull » est l'un des premiers trains construits. Ses essais datent de 1825. Il a été conservé dans un musée de Washington.

LE DERNIER RAIL EST POSÉ

4 Le premier chemin de fer transcontinental américain avait semblé une entreprise utopique aux bonnes gens de l'époque. Les travaux envisagés pour la traversée de la Sierra et les conditions d'insécurité qui régnaient alors dans la prairie paraissaient des obstacles insurmontables. Pourtant les quatre grands avaient confiance et le 10 mai 1869 le premier train reliait l'Atlantique au Pacifique.

Et, le 10 mai 1869 eut lieu la cérémonie d'inauguration de la ligne organisée par Leland Stanford, en personne, et à laquelle participèrent les plus hautes personnalités des deux entreprises ferroviaires, les envoyés spéciaux des plus grands journaux, non seulement des Etats-Unis, mais du monde entier et plusieurs centaines d'ouvriers des deux compagnies.

Il y avait là, en service commandé, plusieurs centaines d'ouvriers chargés d'exécuter les ultimes travaux, quatre compagnies du 21^e régiment d'infanterie, la musique du régiment en garnison, à Fort Douglas. Plusieurs colons déjà installés dans la région étaient venus également avec leurs familles.

Les premiers curieux arrivèrent dès 8 heures, par leurs propres moyens.

Trois quarts d'heure plus tard, on entendait, au loin, le sifflet du train spécial du « Central Pacific » qui amenait, de Sacramento, de nombreux invités. En même temps, à l'est, apparaissaient les fumées des deux trains spéciaux de l'« Union Pacific » qui, venant d'Omaha, avaient fait une dernière escale à Cheyenne, avec de nombreux voyageurs de marque.

Pacific railroad

A 10 h 15, les ouvriers chinois, dont la collaboration avait été si précieuse, se mirent à niveler le ballast avec des pelles et des pioches. Trente minutes plus tard, arrivait le train du Gouverneur de la Californie, Leland Stanford, qui était toujours un des Quatre Grands. Il apportait avec lui un clou en or, qui lui avait été offert par David Hewes, de San Francisco, ainsi qu'un marteau et une pelle tous deux en argent.

On apporta une traverse qui avait 8 pieds de long, 7 de large et 6 d'épaisseur. Elle était taillée dans un bloc de laurier de Californie et ornée d'un écusson portant l'inscription suivante : « Dernière traverse posée sur le Pacific Railroad, 10 mai 1869 ». Venaient ensuite les noms des directeurs et des principaux chefs de service du « Central Pacific » et, enfin, celui de l'homme qui devait la mettre en place.

Par George FRONVAL

La machine « Jupiter », du « Central Pacific », et la machine « 119 », de l'« Union Pacific », se rapprochèrent l'une de l'autre à moins de 2 mètres. Les officiels les entourèrent, encadrant les deux ingénieurs en chef, Samuel S. Montague et le successeur du général Dodge au poste d'ingénieur en chef de l'« Union Pacific », S.-B. Reed, tous deux grands responsables de la bonne marche de ces gigantesques travaux. L'un d'eux tenait à la main une bouteille de vrai champagne, du champagne venu de France, avec laquelle on allait baptiser la ligne transcontinentale.

Les deux ingénieurs, debout à l'avant des deux machines, se penchèrent en avant et se serrèrent la main.

Le tire-fond d'or

Trois hurrahs furent poussés en l'honneur du Gouvernement des Etats-Unis, pour la Bannière Etoilée, le chemin de fer et pour tous ceux qui, d'une façon ou d'une autre, par leur travail ou leur argent, avaient permis la construction de la ligne.

Le docteur Marken présenta à Leland Stanford le tire-fond en or californien et prononça quelques mots de circonstance.

Au signal donné, Thomas C. Dunant enfonça le tire-fond en argent du Nevada.

Lorsqu'au contact, l'étincelle électrique crépita, les deux locomotives se rapprochèrent et l'on brisa, sur les rails, la bouteille de champagne.

Leland Stanford et Thomas C. Dunant se serrèrent la main, scellant en ce geste solennel, la jonction entre l'Est et l'Ouest.

Plus de 100 000 personnes, dont des dames très élégantes, assistèrent à cette cérémonie, qui fut suivie d'un somptueux banquet, auquel furent conviés tous les invités de marque.

Un télégramme fut envoyé au président Grant, pour lui annoncer la nouvelle de façon officielle. Il était ainsi conçu :

Promontory Point Utah
le 10 mai

« Le dernier rail est en place. Le dernier tire-fond est enfoncé. Le chemin de fer du Pacifique est achevé. Le point de jonction est 1 086 miles à l'ouest du Missouri et à 690 de la côte du Pacifique. »

La cérémonie terminée, la traverse en bois de laurier fut enlevée et remplacée par une autre en bois ordinaire.

La traverse en laurier fut conservée à San Francisco et fut détruite par l'incendie de 1906. Le marteau et la pelle en argent sont toujours à Palo Alto, en Californie, au Stanford Museum, qui garde aussi jalousement le fameux clou d'or !

Cette première ligne ferroviaire transcontinentale avait entraîné une dépense de plus de 118 millions de dollars soit 590 millions de francs français de l'époque (ou si vous le préférez 45 milliards de nos anciens francs).

Bien entendu, au fur et à mesure que le trafic se développa sur le « Transcontinental Railroad » on améliora la voie, on rectifia son tracé en différents points, on y apporta certaines corrections.

Par la suite, d'autres lignes transcontinentales furent construites aux Etats-Unis. On put aller directement de l'Est, vers Seattle ou Tacoma dans l'Etat de Washington, ou encore se rendre à Los Angeles par le Sud. Mais aucun travail ne put être comparé à celui que nécessita la construction du premier transcontinental entre Omaha et Sacramento.

Cette entreprise audacieuse, téméraire, hardie, demeure, encore de nos jours, comme le plus extraordinaire exploit jamais réalisé par les hommes du Rail.



Le grand jour de l'inauguration est arrivé. Les deux compagnies se sont entendues après maintes escarmouches et les responsables ont fixé l'endroit de la liaison à « Promontory Point ». La machine « Jupiter » de la Central Pacific et la machine « 119 » de l'Union Pacific se rencontrent au matin du 10 mai 1869 et les ingénieurs se serrent la main, scellant en ce geste symbolique, la jonction entre l'Est et l'Ouest. Le Pacific Railroad était né.

1869. May 10th. 1869.

GREATEST EVENT
Rail Road from the Atlantic to the Pacific
GRAND OPENING



OMAHA

THROUGH TO SAN FRANCISCO

In less than four days, crossing the Sierras of the West

Travelers for Pleasure, Health or Business

LUXURIOUS CARS & EATING HOUSES

PULLMAN'S PALACE SLEEPING CARS

GOLD, SILVER AND OTHER MINERS

CHEYENNE, DENVER, CENTRAL CITY & SANTA FE

Be sure they Read via Platte Valley or Omaha

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART

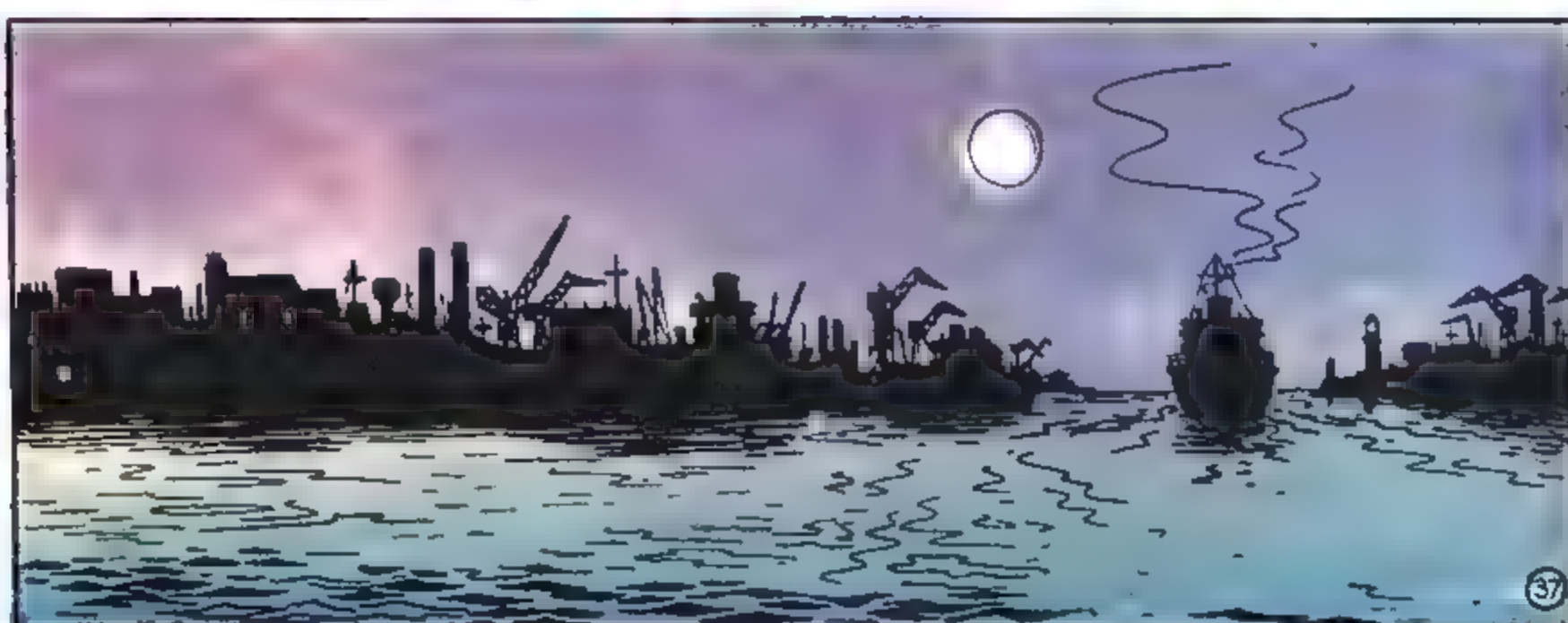
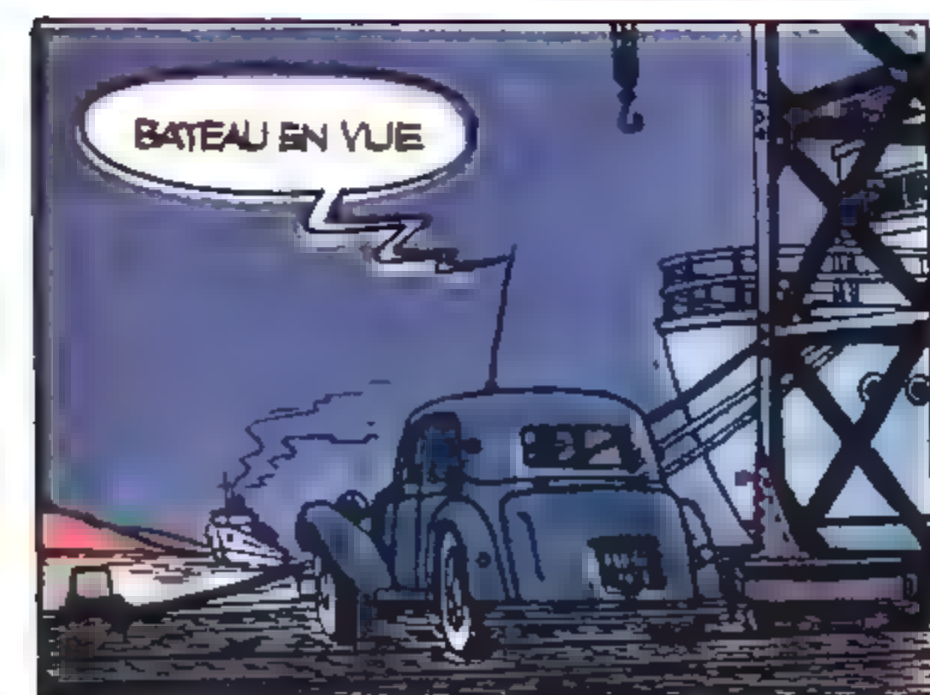
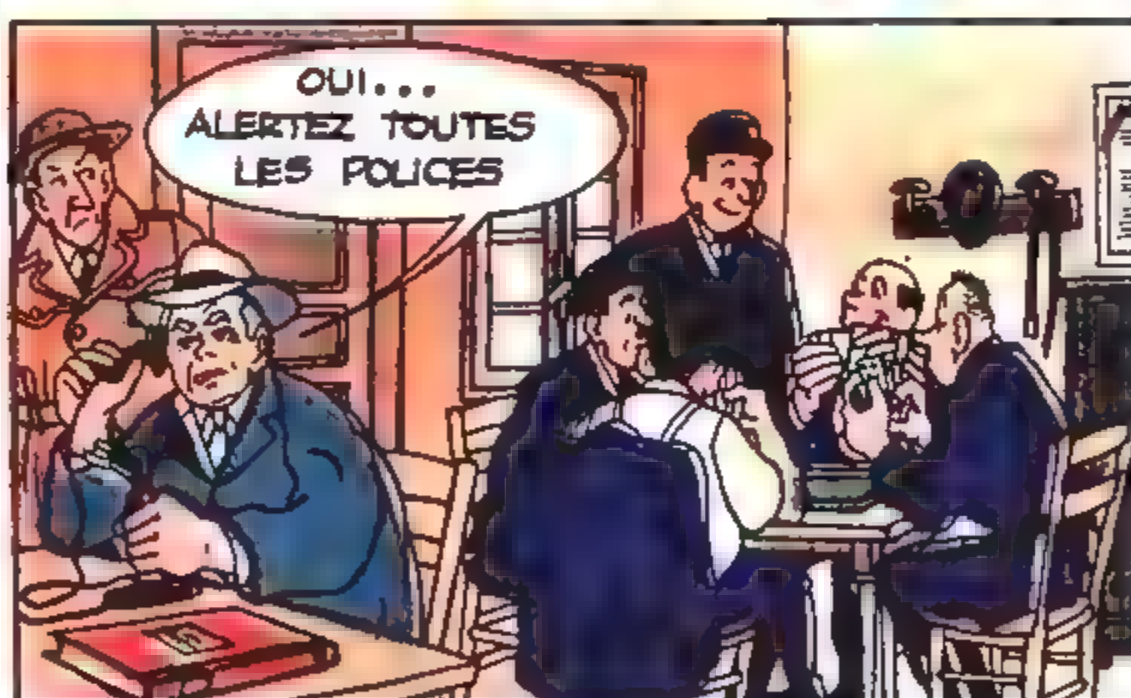
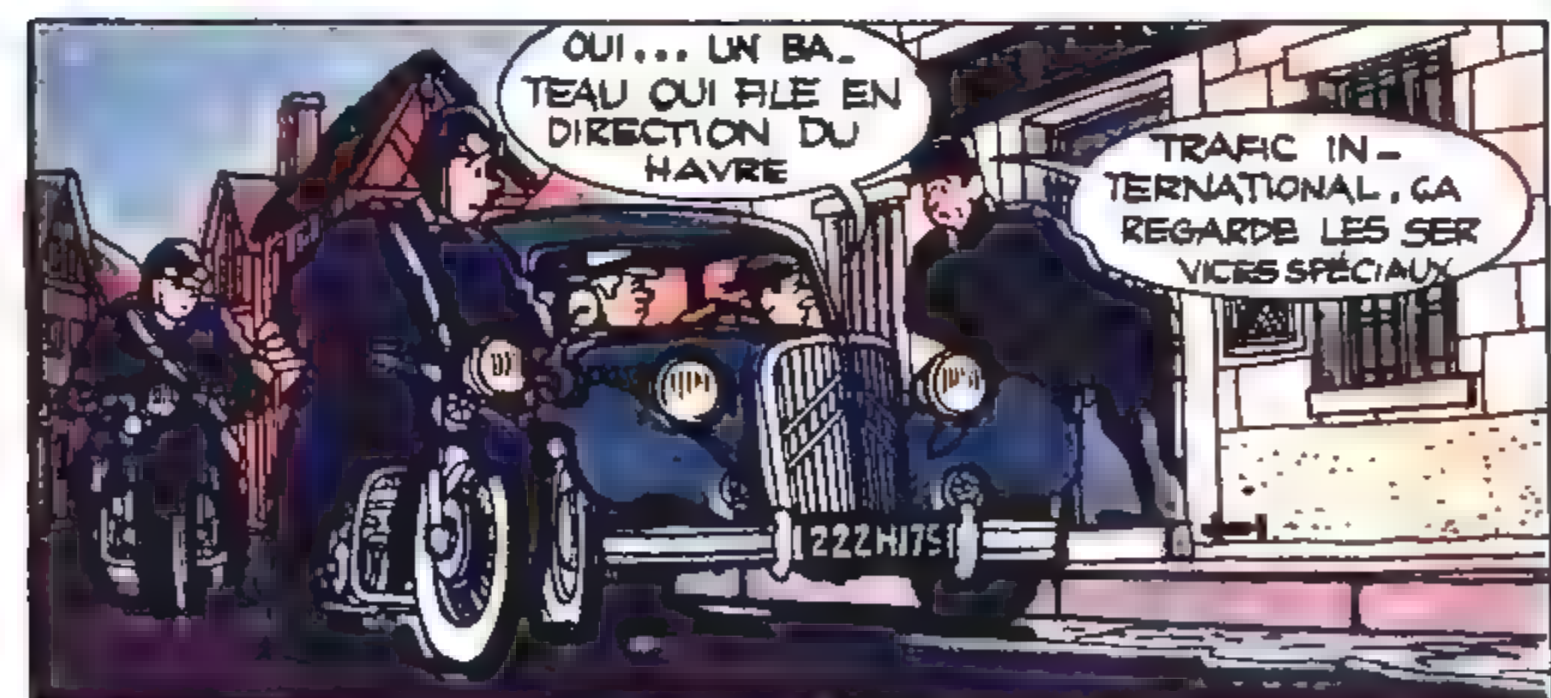
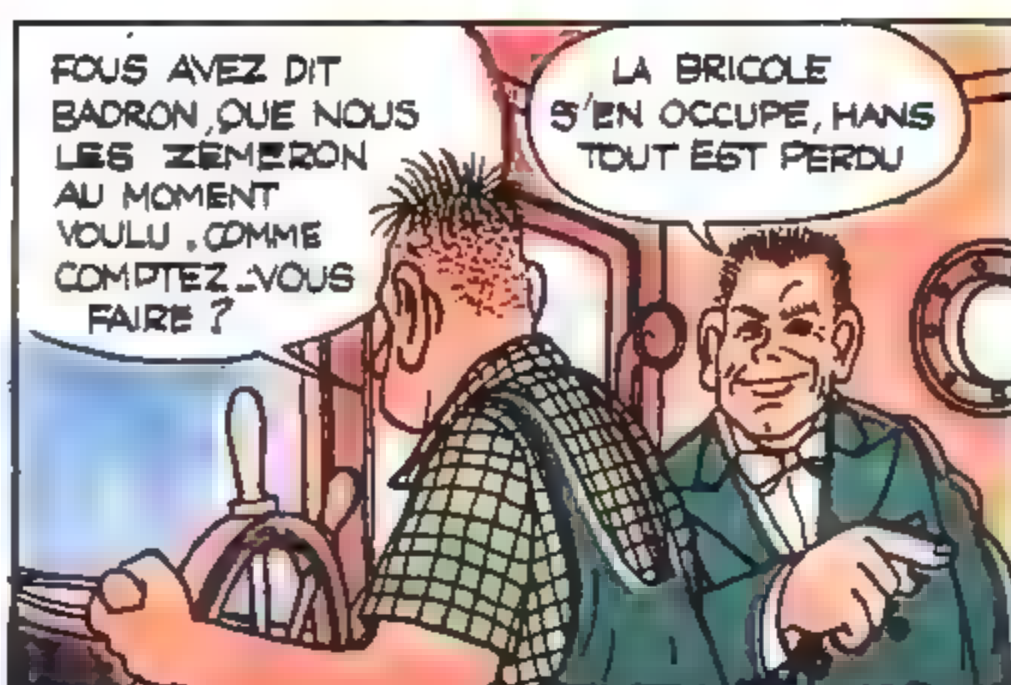
Agents: J. P. HART, J. P. HART, J. P. HART



P'TIT PAT

RESUME. — Un bateau « sans équipage » navigue en direction de Rouen. L'inspecteur Borelli de l'Interpol lui donne la chasse. A bord de ce bateau, un prisonnier de choix : P'tit Pat.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



WELL, HE CAN ANSWER FOR US ALL, RIGHT?

R.F. OUTCAULT

C'EST GRÂCE À
MOI QUE, DEPUIS 65 ANS
LES BANDES DESSINÉES
ONT RÉVOLUTIONNÉ
LE JOURNALISME.

● C'est une histoire qui n'avait jamais encore été écrite. Et pourtant, les bandes dessinées, les « comics » ont pris dans la presse moderne une importance primordiale. C'est pourquoi notre ami Forlani a décidé d'écrire, en exclusivité pour « Pilote », cette série d'articles. Scénariste de cinéma (il a notamment écrit le scénario du film « Tintin »), homme de télévision et de radio, Remo Forlani a toujours été passionné par la presse des jeunes, et c'est pour « Pilote » qu'il a écrit son premier scénario de bande dessinée « P'tit Pat », qui paraît chaque semaine, depuis le numéro 1 de notre journal.

1. - Les grands ancêtres

LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINÉES



Sincerely Yours
Dick A.T. M

ET avant Outcault ?...

Tout comme le cinéma, les « comics » ont une histoire. Une histoire qui n'a pratiquement jamais été contée. Il existe, en France, une bonne centaine d'Histoires du Cinéma, il existe des ouvrages sur les origines de la bicyclette, du timbre-poste et la benjamine des moyens d'expression : la télévision, a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Sur les Comics, rien !

La raison de cette lacune ?

COMICS ET FUMETTI

Parler avec gravité de la bande dessinée, cela ne fait guère sérieux. Et pourtant... Qu'on le veuille ou non, les « Comics » font partie de notre civilisation.



isation au même titre que la T.V., les juke-box et le karting.

Est-ce un bien, est-ce un mal ?

Aux pédagogues, aux sociologues, aux archéologues qui se pencheront dans quelques siècles sur les fragments jaunus d'un numéro de « Pilote », découvert dans les ruines de l'antique Paris, de répondre à cette question.

Mais d'abord, qu'est-ce qu'une bande dessinée ?

A cette question, la plupart des gens répondront : « Une histoire composée de dessins alignés et dont les personnages s'expriment au moyen de petits ballons. »

Deuxième question : A quand remonte le premier « ballon » ?

Il suffit de faire un tour dans un



musée pour constater que l'usage des « ballons » est vieux — sinon comme le monde — du moins comme l'écri-

ture et le dessin. Ces espaces remplis de paroles jaillissant de la bouche des personnages des peintres du Moyen Age et de la Renaissance, ont un nom savant : phylactère. En Italie, on dit fumetti, mot gracieux qui a le mérite d'évoquer l'envolée de gracieuses petites bouffées de fumée.

Si les phylactères sont utilisés depuis des siècles par les peintres et les sculpteurs, à quand peut-on légitimement faire remonter l'origine des bandes dessinées ?

Evoquons-nous les hiéroglyphes, certaines peintures africaines du Musée de l'Homme ?... Non ! nous ne céderons pas à la tentation de créer à la littérature dessinée des lettres de noblesse artificielles et nous nous rendrons pour commencer dans une ville française qui fut, durant de longues années, le véritable « Paradis des images » : EPINAL.



AU PARADIS DES IMAGES.

En fait, à l'origine des bandes dessinées, il y a les images populaires. Les « feuilles de saints », d'abord, gravées sur bois et grossièrement colorées à la main, que les colporteurs allaient vendre de village en village. Ces images évoquaient avec naïveté les plus beaux passages de la Légende Dorée. Elles ne visaient pas seulement à édifier les âmes pieuses ou à orner les murs des chaumières, mais aussi à écarter angoisses, maux et dangers. Certaines images, vendues quelques centimes, étaient censées protéger du choléra et de la peste aussi bien que des méfaits de Satan. D'autres, fixées aux murs des étables devaient en éloigner les renards et les maladies du bétail.

On nomme (à tort) les milliers et les milliers d'images éditées en France jusqu'à la fin du siècle dernier « images d'Epinal ». En réalité, les artisans lorrains ne firent qu'industrialiser une tradition en usage depuis fort longtemps dans de nombreuses cités. Les premières « images populaires » furent sans doute gravées et tirées dans des monastères, au 14^e siècle. Témoin cette image de l'an 1370, découverte en Bourgogne, que l'on peut attribuer à coup sûr aux moines de Cîteaux. Le succès des images pieuses (image de Preservation) fut immense.

Il y a un siècle à peine, on vendait encore dans les campagnes des images appelées « médailles miraculeuses », grossières représentations du visage du Christ qui — au dire des colporteurs — guérissaient à coup sûr du choléra.

Il y eut de bons imagiers à Wissem-



NOUS SOMMES D

On dit de R. F. Outcault qu'il est père des « comics » parce qu'il a utilisé systématiquement les « ballons » (ou phylactères). Mais Remo Forlani fait remarquer que les

bourg, en Alsace, au Mans, à Glémarec, à Chartres, à Lille, à Orléans. On peut même évoquer l'imagerie parisienne. Mais le plus grand centre de l'imagerie fut et demeure EPINAL.

En 1740, deux frères (Nicolas et Gabriel Pellerin), s'établirent à Epinal. Ils ne songeaient qu'à mettre sur pied une fabrique d'images pareille à toutes les autres, le hasard aidant, ils allaient donner au royaume des images sa capitale.



Ils ne firent d'abord qu'imiter leurs confrères. L'atelier Pellerin produisit, bon ou mal an, sa kyrielle de saints et de saintes. La Révolution manquait



« ballons » existaient avant Outcault : témoins les deux gravures publiées ci-dessus ou les personnages parlant un peu comme Astérix ou bien Michel Tanguy.

En la Fábrica de Programar, Ingeniería-Educación a ESPAL, E. Gómez, 2

à quelques pas, se voit d'autres
bâtiments qui sont infestés
par les cou de grands sacs.

— Voilà ta place, dit le Rte, ce sont
vos les parents qui font l'école
samedi-matinee ou lieu d'aller travailler
à l'école.

Imagerie d'Epinal. — Pullman, imp. - éd.

(Dessin d'Anne Michel)

Et — coïncidence — il avait tenu, à cette époque, le rôle du petit roi de Rome dans un film (déjà) sur l'Aiglon. En récompense de sa sagesse — et de son talent — le jeune « Bébé » avait alors été invité à dîner en tête à tête par le dernier empereur d'Autriche-Hongrie : François Joseph (le vrai, précise-t-il, quand il raconte cette histoire).

[illegible]



MADURODAM, un nom sur la carte triangulaire de la Hollande, parmi le fouillis des canaux qui tissent une grille pour mots croisés entre les terres et la mer toujours disputée. Un nom pas très loin de La Haye, aux portes de la capitale même, et tout près de la célèbre plage de Scheveningen, le Coney-Island des Pays-Bas. Et pourtant Madurodam, pour les initiés est une ville de contes de fées, une vraie, qui permet de croire à l'existence de Lilliput et aussi à la générosité des hommes... Comment ? Vous allez voir... Madurodam n'est pas seulement une sorte de « digest » hollandais au vingt-cinquième de grandeur, c'est aussi la ville du cœur et de la jeunesse.

D'où vient ce nom ? De Georges Maduro qui était un étudiant, mort hélas, dans un camp de concentration durant la dernière guerre. C'est pourquoi, son nom fut choisi par les fondateurs de la villette qui voulaient avant toute chose, faire œuvre d'aide aux jeunes et particulièrement à la jeunesse étudiante. Conçue d'après une idée générale de Mme Boonvan de Starp, Madurodam constitue une très attractive manifestation touristique, originale et divertissante. Le plus beau est qu'il ne s'agit pas d'une entreprise lucrative, mais d'une action charitable. Les recettes de Madurodam sont versées au sanatorium de Laren qui s'occupe de soigner et d'héberger les étudiants malades nécessiteux.

Ville des jeunes, Madurodam ne pouvait trouver bourgmestre plus juvénile et plus attentif que la princesse héritière Béatrice de Hollande qui assume ses fonctions avec l'appui d'un corps de magistrats et d'un conseil municipal, constitué par des écoliers de La Haye. Des sociétés industrielles, des entreprises commerciales subviennent aux besoins de Madurodam.

Commencée en 1952, la villette ne comptait au départ qu'un château fort et des maisons du Moyen Age, mais avec le temps, elle s'est vu adjoindre tant d'édifices qu'elle constitue aujourd'hui un complexe citadin extrêmement complet avec ses magasins, ses usines, ses trains rapides, ses avions, ses paquebots fumants, ses gratte-ciel, son activité bourdonnante qui s'étale dans une jolie cuvette qui lui sert de vallée, sous le ciel de la Hollande.

LAND à la fois... Y HOLLANDAISE



Lilliput et Disneyland à la fois, ville du passé avec ses vieux édifices hollandais. Madurodam est aussi une cité très moderne avec installations portuaires et ligne de chemin de fer. La voie ferrée parcourt 3 km 500 à travers la ville miniature. Les locomotives les plus modernes ont été reproduites avec minutie au vingt-cinquième de leur grandeur naturelle. Tout le réseau est commandé à partir d'une station de contrôle centrale équipée d'un poste d'aiguillage.



Madurodam possède également un complexe portuaire impressionnant. On peut y admirer un grand nombre de maquettes de bateaux réalisées à l'échelle, un dock flottant fonctionnant comme un vrai dock, avec des ballasts qui se remplissent et se vident et qui permettent la mise au sec des cargos. Tout au long des quais se dressent des hangars et les dernières réalisations en matière d'appareils de levage. Des guides se tiennent à la disposition du public.



Sur le grand canal les ponts s'escamotent pour livrer le passage aux bateaux. Madurodam a été construite entre 1950 et 1952. Depuis l'ouverture de la petite ville au public on a pu enregistrer 4 millions et demi de visiteurs. La promenade est longue de 3 kilomètres. 194 techniciens hollandais ont été nécessaires pour réaliser cette ville en expansion continue. 35 kilomètres de fils électriques ont été employés pour faire fonctionner parfaitement les maquettes.

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Cochise surveille les activités d'un groupe de chercheurs d'or installés non loin de son camp.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"



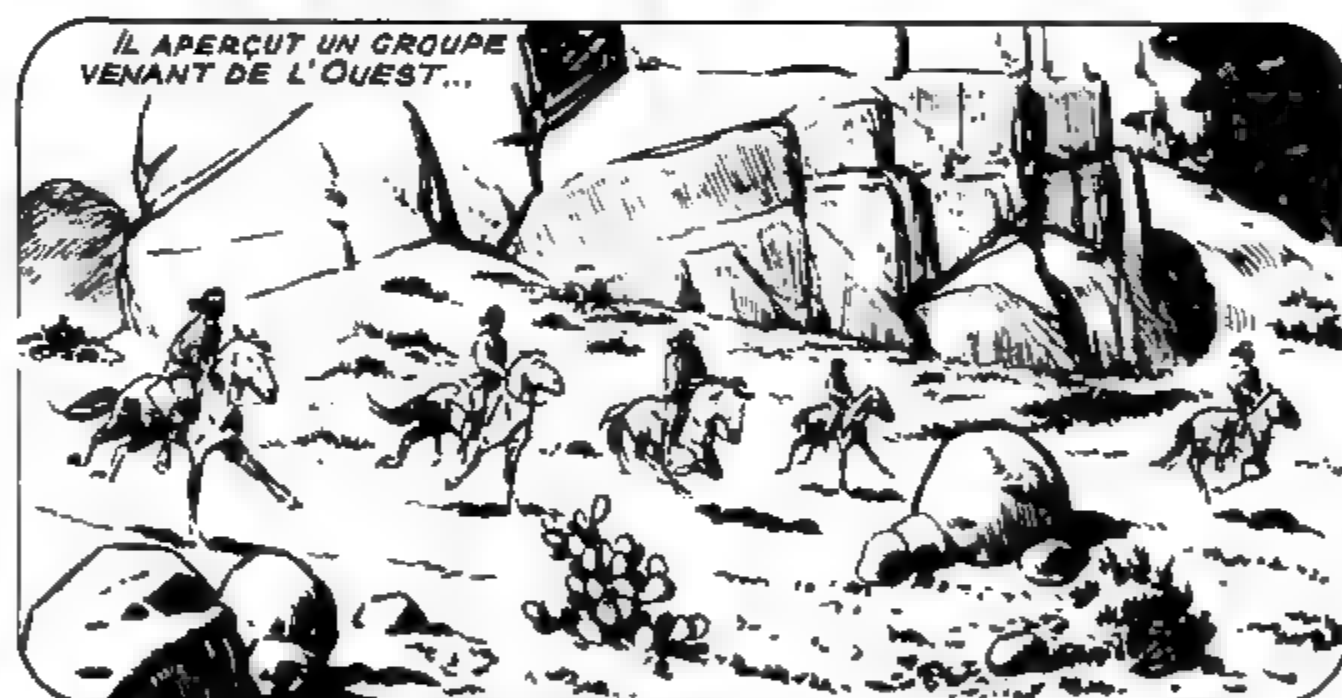
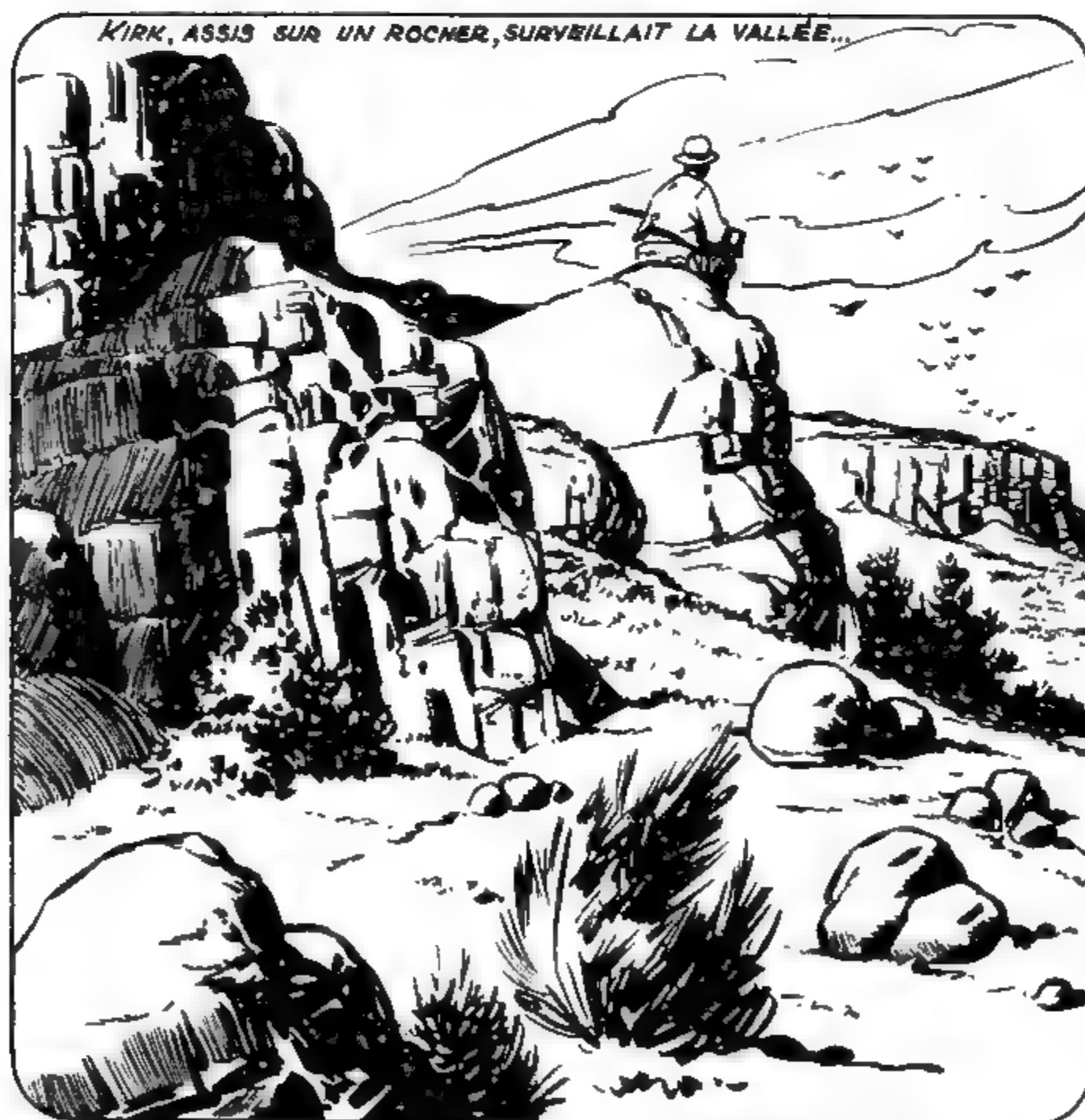
BAH! IL EST TOUT SEUL MAINTENANT.



QU'EST-CE QUE ÇA VEUT DIRE ?



COMMENT LE SAIS-TU ?





la grande marque

a créé
pour
la couleur

conçu d'après les
techniques les plus
avancées,
sa présentation
moderne,
sa haute précision,
sa grande rapidité
d'emploi, font du
WEBER-FEX
le favori de la
couleur.



En vente chez les
Spécialistes FEX: **159,70** NF

OBJECTIF IKAR F: 2,8 DE 50 mm BLEUÉ.
GRAND VISEUR A CHAMP CALCULÉ,
ARMEMENT, BLOCAGE AUTOMATIQUE.
OBTURATEUR POSE ET 5 VITESSES 1/25e
AU 1/300e.

Demandez notice gratuite
W 87

INDO 43, Rue des Culottes
LYON 7^e

LA TIMIDITÉ EST-ELLE UNE MALADIE ?

CONFESSION D'UN ANCIEN TIMIDE

J'avais toujours éprouvé une secrète admiration pour E.T. Borg. Le sang-froid dont il faisait preuve aux examens de la Faculté, l'aisance naturelle qu'il savait garder lorsque nous allions dans le monde, étaient pour moi un perpétuel sujet d'étonnement.

Un soir de l'hiver dernier, je le rencontrai à Paris, à un banquet d'anciens camarades d'études, et le plaisir de nous revoir après une séparation de vingt ans nous poussant aux confidences, nous en vinmes naturellement à nous raconter nos vies. Je ne lui cachai pas que la mienne aurait pu être bien meilleure, si je n'avais toujours été un affreux timide.

Borg me dit : « J'ai souvent réfléchi à ce phénomène contradictoire. Les timides sont généralement des êtres supérieurs. Ils pourraient réaliser de grandes choses et s'en rendent parfaitement compte. Mais leur mal les condamne, d'une manière presque fatale, à végéter dans des situations médiocres et indignes de leur valeur.

« Heureusement, la timidité peut être guérie. Il suffit de l'attaquer du bon côté. Il faut, avant tout, la considérer avec sérieux, comme une maladie physique, et non plus seulement comme une maladie imaginaire. »

Borg m'indiqua alors un procédé très simple, qui régularise la respiration, calme les battements du cœur, desserre la gorge, empêche de rougir, et permet de garder son sang-froid même dans les circonstances les plus embarrassantes. Je suivis son conseil et j'eus bientôt la joie de constater que je me trouvais enfin délivré complètement de ma timidité.

Plusieurs amis à qui j'ai révélé cette méthode en ont obtenu des résultats extraordinaires. Grâce à elle, des étudiants ont réussi à leurs examens, des représentants ont doublé leur chiffre d'affaires, des hommes se sont décidés à déclarer leur amour à la femme de leur choix... Un jeune avocat, qui hâtuillait lamentablement au cours de ses plaidoiries, a même acquis un art de la riposte qui lui a valu des succès retentissants.

La place me manque pour donner ici plus de détails, mais si vous voulez acquérir cette maîtrise de vous-même, cette audace de bon aloi qui sont nos meilleurs atouts pour réussir dans la vie, demandez à E.T. Borg son petit livre « Les Lois éternelles du Succès ». Il l'envoie gratuitement à quiconque désire vaincre sa timidité. Voici son adresse : E.T. Borg, chez Aubanel, 8, place Saint-Pierre, à Avignon. Ecrivez-lui tout de suite, avant que la nouvelle édition soit épuisée.

E. SORIAN.

Ecole de
varappe
dans le pays
le plus plat
d'Europe



LES alpinistes autrichiens eux-mêmes étaient stupéfaits : « ... Vous prétendez être Hollandais ?... Comment faites-vous pour grimper avec autant d'aisance que des montagnards chevronnés ? »

La réponse à cette question est par elle-même, étonnante : « Nous nous sommes entraînés en Hollande, en plein Amsterdam... »

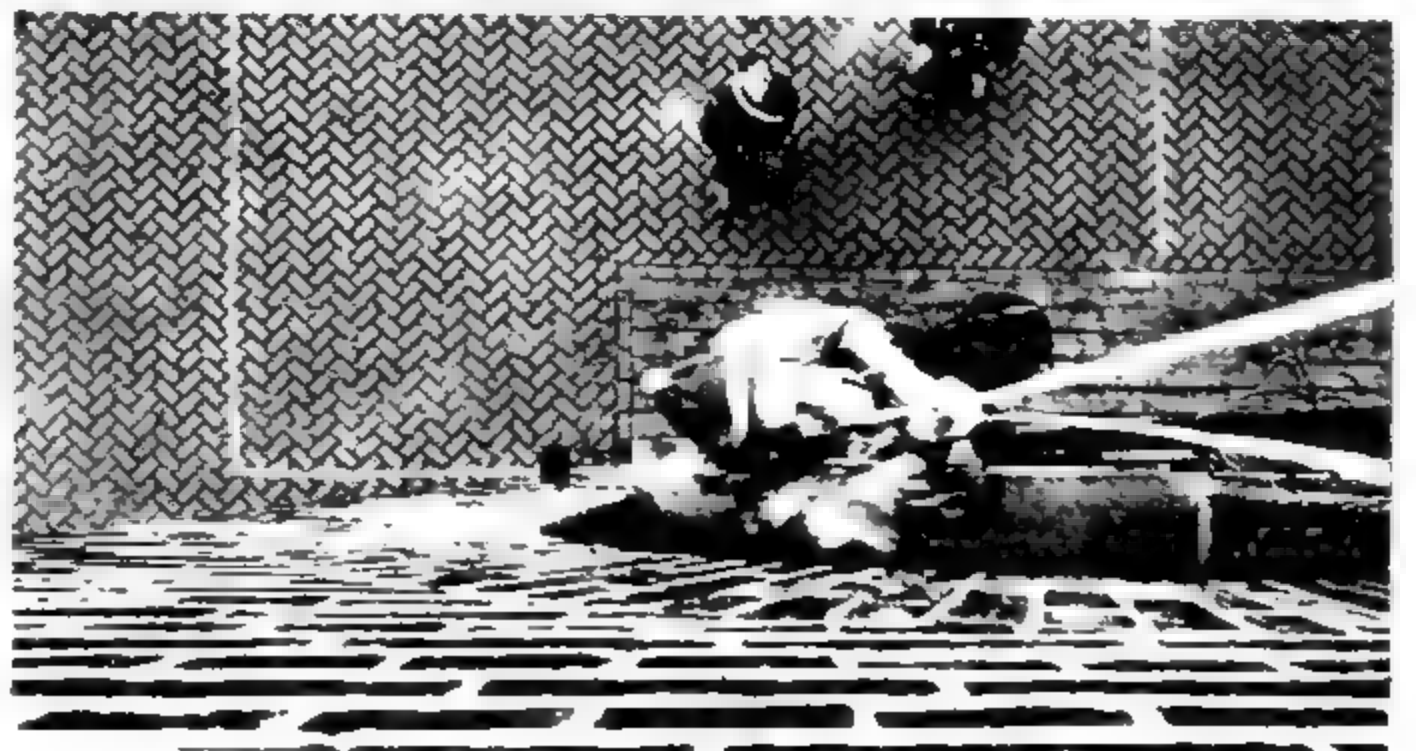
Là, les alpinistes n'y comprirent rien : la Hollande n'est-elle pas l'un des pays les plus plats d'Europe ? La solution de cette question est l'objet de notre reportage, lequel prouve qu'il n'est pas nécessaire d'habiter au cœur des Alpes pour faire de l'alpinisme !...



En haut le « terrain » ; la façade de l'immeuble qui sert de lieu d'entraînement !



Ci-dessus et ci-dessous, l'école de « varappe » d'Amsterdam et ses élèves (BIPS).

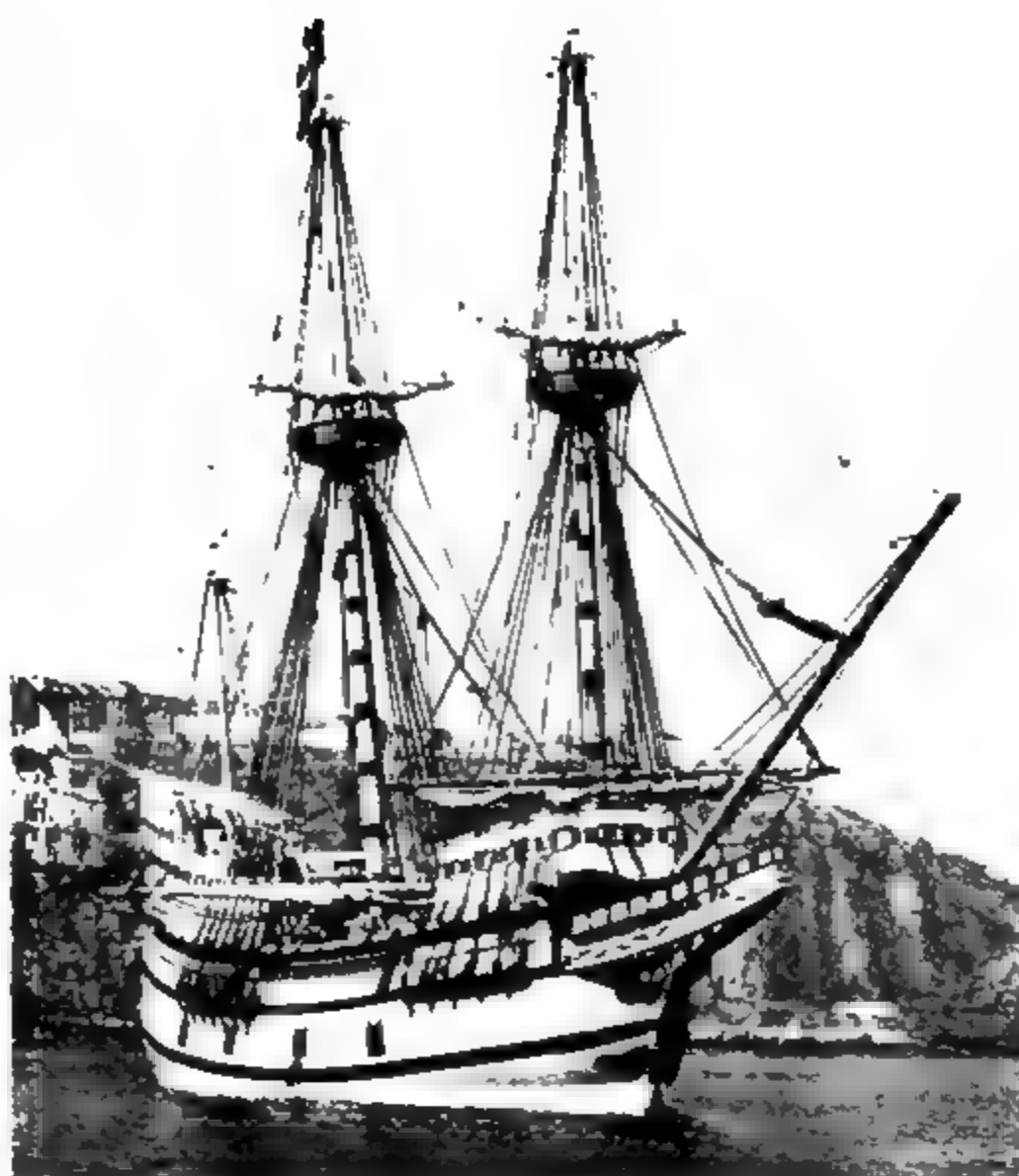


● Werwick Charlton, un pilote anglais de la dernière guerre pensa que, tout comme la France avait offert aux États-Unis la fameuse statue de la Liberté de Bartholdi, l'Angleterre devrait, elle aussi, avoir un geste, et il eut l'idée de construire une réplique exacte du Mayflower.

Charlton mit plus de quinze ans à réaliser ce projet mais enfin, en 1957, trois cent trente-sept ans après le premier, le Mayflower II partit de Plymouth, en Angleterre, pour refaire le même voyage.

Le chemin fut toutefois sensiblement différent. La traversée se fit en 54 jours, soit 13 jours de moins. Parmi l'équipage se trouvait un jeune officier de marine, John Wislow, descendant direct du Puritain John Wislow, l'un des cent deux pèlerins à avoir fait la première traversée, trois siècles auparavant.

Le Mayflower II se trouve aujourd'hui transformé en musée flottant, amarré dans un bassin spécialement aménagé par la municipalité de Plymouth, aux États-Unis.



● Août 1620 : cent-deux Anglais lassés par la frivolité du monde "moderne", quittent leur pays à bord d'un ancien "pinardier" de l'époque, le "Mayflower". Soixante-sept jours après leur départ de Plymouth, la vigie hurle : "Terre !"

... Ainsi naquirent LES ÉTATS-UNIS



Au tout début du dix-septième siècle, un groupe relativement important d'Anglais, protestants réformés, fatigués de la frivolité du monde « allant à sa perdition », excédés d'avoir à subir la volonté des grands, révoltés par toutes les atteintes portées à la religion, tant par les catholiques que par les protestants, décidaient tout simplement de s'expatrier.

C'est ainsi que plusieurs milliers de ces puritains allèrent s'installer aux Pays-Bas, pays merveilleux où l'on respectait toutes les croyances et où tous les cultes jouissaient d'une liberté absolue ! Hélas, les Puritains devaient bientôt découvrir que, malgré la liberté du culte, les Hollandais s'adonnaient tout autant que les Anglais à tous les vices et tous les excès condamnés par la Sainte Bible.

Il n'y avait donc qu'une solution possible : quitter le monde pourri et décadent et partir vers le monde nouveau des terres vierges où, espéraient-ils, existait toujours un esprit de pureté originelle. On vit donc vers 1615, des envoyés Puritains inspectant les ports de la Mer du Nord et de la Manche en vue de trouver un vaisseau susceptible de faire plusieurs voyages et qu'ils pourraient affréter pour transporter leur petite colonie vers le Nouveau Monde.

Les Puritains, qui n'étaient pas riches, conclurent vite que le mieux serait d'affréter un des nombreux et solides voiliers qui, par tous temps, faisaient le transport du vin entre la France et l'Angleterre. Les vins de Charente étaient alors réputés et il existait un important trafic entre le sud de l'Angleterre et les ports atlantiques voisins de l'île d'Oleron, dont le vin « clair » était particulièrement apprécié des Anglais — aujourd'hui encore, les vins de Bordeaux sont appelés clarets en Grande-Bretagne.

Les voiliers destinés à ce commerce portaient pour la plupart des noms de fleurs, et c'est ainsi que les Puritains portèrent leur choix sur un certain « Mayflower » (aubépine), un voilier d'un tonnage relativement important pour l'époque : environ deux cents tonneaux, qui faisait le commerce du vin depuis déjà une vingtaine d'années, mais qui était encore en très bon état.

Le « Mayflower » fut affrété avec son capitaine, Christopher Jones et son équipage d'une vingtaine d'hommes ; pour un millier de livres (un peu plus de trois millions de nouveaux francs de nos jours).

Les voiliers d'alors n'étaient nullement conçus ou équipés pour le transport des passagers, mais d'accord avec les Puritains, le capitaine Jones, décida que les « Pèlerins » voyageraient dans les cales et entreponts, à la place du fret habituel de barriques et fûts de vins.

Un premier groupe de cent deux Puritains rapatriés de Hollande s'embarqua enfin à bord du Mayflower, repeint de frais et amarré à Londres au début du mois d'août 1620. Le départ eut lieu au chant des psaumes mais, à peine arrivé dans la Manche, le capitaine Jones rencontra le mauvais temps et courant des bordées dans une mer très dure, il se mit à lutter contre les éléments pour gagner la haute mer. Par deux fois, cependant, les avaries obligèrent le capitaine à faire demi-tour et à ramener son voilier dans les ports anglais, Dartmouth d'abord, puis Plymouth. La deuxième fois, ils avaient accompli près d'un tiers de la traversée avant de faire demi-tour !

A l'exception de quelques grands capitaines, tels que Colomb, Magellan, Améric Vesputce, Jacques Cartier, qui étaient de véritables savants astronomes, capables de calculer des longitudes par la position des planètes (ce que font peu de capitaines sauraient faire aujourd'hui), la navigation était encore assez rudimentaire et se faisait beaucoup « à l'estime ». La plupart des capitaines savaient « prendre une hauteur », c'est-à-dire calculer leur latitude avec assez de précision, mais n'ayant pas de chronomètres, la longitude (ce qui, pour une traversée de l'Atlantique, représente surtout le chemin parcouru), était simplement estimée grâce à la « traverse », planchette de bois sur laquelle on indiquait chaque jour la direction suivie et la distance que l'on pensait avoir parcourue. Cela se faisait au moyen de petites fiches que l'on enfonçait dans des trous permettant ainsi, même à un marin ne sachant ni lire ni écrire, de la tenir à jour.

Lorsque, le 9 novembre 1620, soixante-sept jours après leur départ de Plymouth, la vigie poussa le long cri tant attendu de « Land ho ! » (Terre), les cent deux pèlerins étaient devenus cent quatre ; il y avait eu deux naissances à bord. Le capitaine Christopher Jones savait parfaitement que le Mayflower se trouvait bien au sud de la baie de Saint-Laurent, où Jacques Cartier et ses marins français avaient déjà pénétré ; c'était à la demande des pèlerins, qui ne voulaient pas aller là où des Européens avaient déjà vécu qu'il avait été plus bas. Pendant deux

jours, ils suivirent une côte rocheuse, inhospitalière et dangereuse qu'ils ne purent approcher. Comme elle avait semblé moins menaçante vers le Nord, ils remontèrent et, un peu plus haut, découvrirent un promontoire en forme de pince de crabe, qui n'est autre que le Cap Cod, et formant une magnifique baie protégée des vents du large et de la longue houle de l'Atlantique. L'ancre fut jetée à quelques encablures à l'intérieur de ce promontoire et une chaloupe fut mise à l'eau avec, pour mission, d'explorer la baie. Après avoir fait le tour de la baie, les hommes de la chaloupe annoncèrent qu'ils avaient trouvé, en face, l'endroit rêvé, un petit coin à l'abri du vent, entouré d'arbres magnifiques et de terres que l'on pourrait cultiver. Les pèlerins qui devaient avoir, malgré tout, une certaine nostalgie de leur terre natale, décidèrent de baptiser l'endroit Plymouth, puisqu'ils étaient partis du port de ce nom, et la contrée, la Nouvelle-Angleterre, noms qui n'ont jamais changé, Plymouth étant aujourd'hui une charmante petite ville de la Nouvelle-Angleterre, dans l'Etat du Massachusetts.

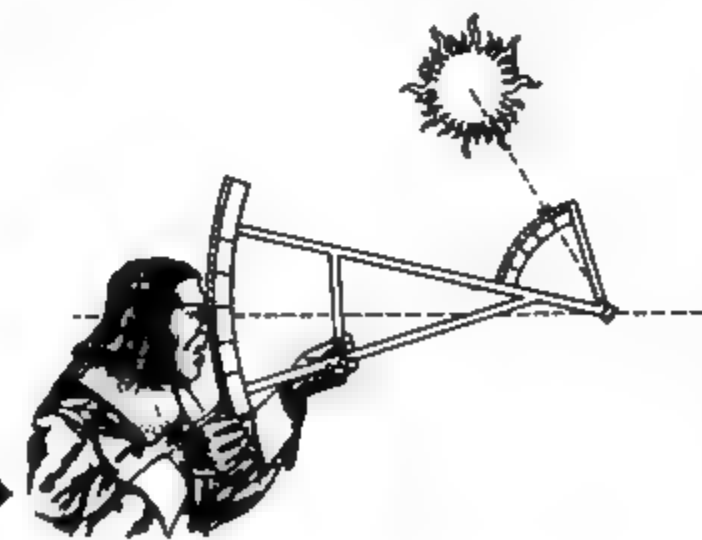
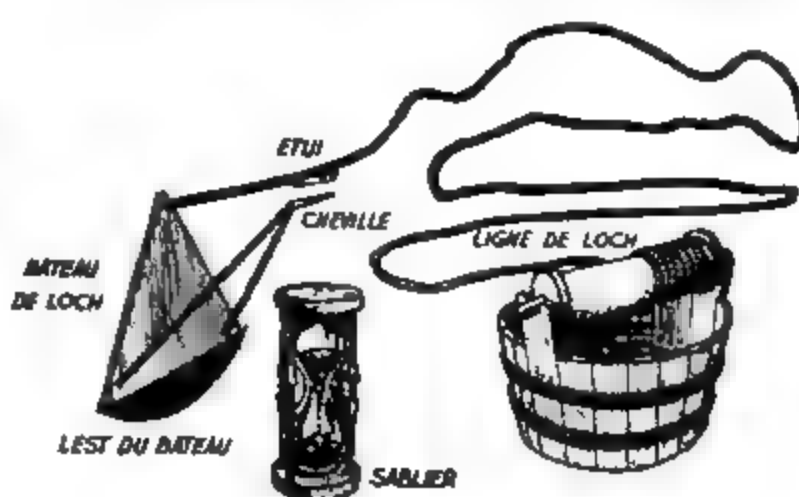
Avant de descendre à terre, les pèlerins se réunirent dans l'entrepont, sous la dunette, pour rédiger et signer un pacte par lequel ils prenaient l'engagement solennel « devant Dieu et au nom de leur mutuelle fidélité les uns aux autres », de constituer un « corps politique » ordonné et policé, pour leur conservation et la perpétuité de leur colonie. Ils ne venaient pas pour découvrir de l'or ou pour s'enrichir par le négoce, comme avaient fait presque tous les capitaines et équipages arrivés jusqu'alors sur le sol américain, mais pour vivre librement, selon leur conscience et selon la raison, sous des lois qu'ils se donneraient eux-mêmes.

Ces premiers pèlerins, respectés et connus de tous les enfants des États-Unis comme les « Pères Pèlerins », étaient des fanatiques religieux certes, mais aussi des fanatiques de la liberté, du respect de l'individu et de la complète liberté du culte. Il faut croire qu'ils étaient, de plus, extrêmement courageux car, après le premier hiver, qui fut terrible, et au cours duquel, la moitié d'entre eux moururent de faim et de froid, lorsqu'un matin de printemps, le capitaine du Mayflower annonça qu'il repartait pour l'Europe, pas un seul des pèlerins survivants n'accepta sa proposition de rembarquer.

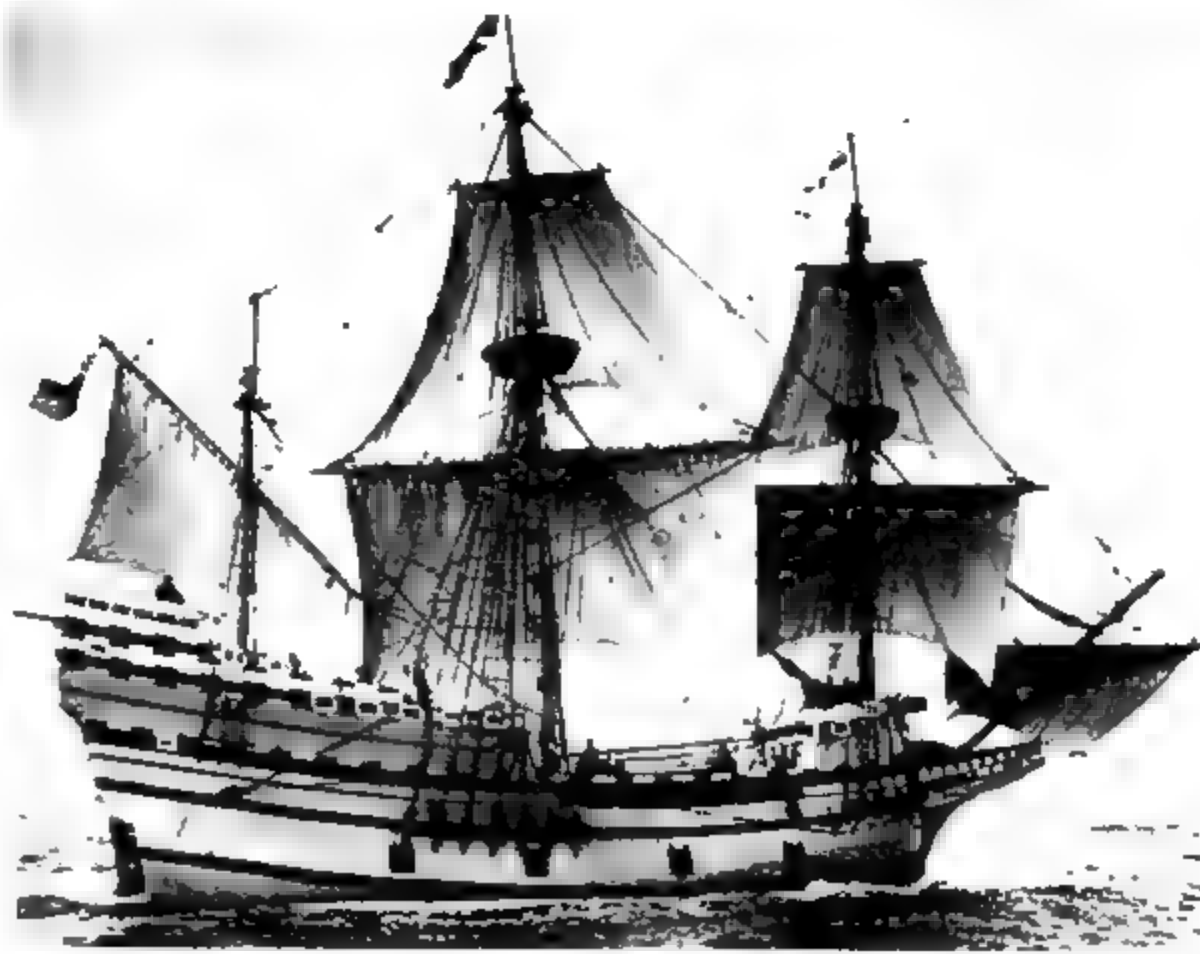
G. et W. LANGELAAN.

L'art de la navigation à l'estime

● Le capitaine Christopher Jones, qui conduisit le « Mayflower » jusqu'en Amérique, avait pour tous instruments de navigation, une boussole rudimentaire, une orbicelle, ancêtre du moderne sextant, un loch et un sablier. Les marins déterminaient leur latitude en prenant une visée sur une étoile, la nuit, et le jour, sur le soleil, à midi. Pour la longitude, c'était un tout autre problème, car il n'existait pas de chronomètre indiquant l'heure du méridien de Greenwich et permettant une comparaison avec l'heure locale donnée grâce à l'orbicelle. Le capitaine était donc forcé de tenir compte des vents, de la vitesse du bateau pour estimer approximativement la distance parcourue.



● Le loch se composait d'une pièce de bois lestée pour lui donner une position verticale dans l'eau grâce à une cheville et une corde de support. Il suffisait alors de compter les nœuds d'un filin que l'on laissait filer pendant que s'écoulait le sable dans un sablier pour avoir une idée assez précise de la vitesse du bâtiment. Pour le ramener, un coup sec tiré sur le filin faisait sauter la cheville. Le loch pouvait être récupéré sans effort.



NOTRE PROCHAIN PILOTORAMA : LE PÉTROLE

LE



● Voici, sur une carte de l'époque, le tracé du voyage du « Mayflower » à la fin de l'année 1620. Parti de Londres, le capitaine Jones dut chercher abri en rade de Southampton puis, ayant repris la mer, dut deux fois faire demi-tour pour réparations d'avaries causées par la tempête. Il revint une première fois à Dartmouth et, la deuxième, à Plymouth d'où il réussit enfin à partir.

Pilote



"MAYFLOWER"



1. La barre (appelée encore timon à l'époque) était une simple barre communiquant directement avec le gouvernail. Elle se trouvait sous la dunette. Le timonier gouvernait le plus souvent « au vent » à la vue du pavillon qu'il pouvait voir par la claire-voie au-dessus de sa tête. C'est aussi par cette claire-voie que l'officier au quart lui criait les changements de cap.

2. Carré des officiers. 3. Cabine du capitaine. 4. Réserve de cordages. 5. Pont où vécurent les passagers du « Mayflower ». 6. Cole. 7. Poste d'équipage et cambuse. 8. Gaillard d'avant. Dessous et en avant, la poutre soutenant le beaupré s'appelait la poulaine. Comme elle était à claire-voie au-dessus de l'eau, elle servait de W.-C. pour l'équipage et les passagers. De là vient le nom de poulaine donné encore aux W.-C. dans la marine. 9. Mât de beaupré. 10. Mât de misaine. 11. Grand mât. 12. Mât d'artimon. 13. Passerelle du commandant. 14. Dunette. 15. Pont principal ou pont de la chaloupe. 16. Voile croisée. 17. Voile de misaine. 18. Voile de petit hunier. 19. Grand-voile. 20. Grand hunier. 21. Brigantine. 22. Le croix de saint Georges, sous la protection duquel s'étaient mis les Pèlerins. 23. Le pavillon britannique, ou Union Jack tel qu'il était avant la réunion de l'Irlande au Royaume-Uni. 24. Nid-de-pie, où se tenait la vigie. 25. Bousoir d'ancre. 26. La proue. 27. La chaloupe, unique embarcation de sauvetage, très solide, elle pouvait contenir une vingtaine d'hommes. Elle servait surtout aux opérations du débarquement, à l'exploration de côtes inconnues, et aussi pour remorquer la voile dans les passes, goulets et autres endroits où la navigation à la voile était impossible. 28. Carte de la côte atlantique de l'Amérique du Nord aux abords du Cap Cod. (a) Route suivie par le « Mayflower », (b) endroit où le « Mayflower » jeta l'ancre, (c) route suivie par la chaloupe lors de son voyage d'exploration de la baie, (d) emplacement choisi par les Pèlerins pour construire leurs premières maisons et qu'ils baptisèrent Plymouth. 29. Le Cap Cod. 30. Un marin du « Mayflower ». 31. Un des Pères Pèlerins. 32. Les sauvages que rencontrèrent les Pèlerins étaient doux et amicaux. 33. Pèlerin armé. 34. Femme de Pèlerin. 35. Arquebuse. 36. Claymore, lourde épée utilisée surtout par les Écossais. 37. Pistolet. 38. Tremblan. 39. Rapière. 40. Pistolet à pierre. 41. Les premières maisons élevées par les premiers Pèlerins étaient toutes de ce même modèle et recouvertes de chaume.

Willy



Tout au long de leur exploration, Pierre Dominique Gaisseau et ses compagnons ont rencontré les peuplades de chasseurs de têtes qui portent, en guise de collier, les crânes de leurs ennemis qu'ils ont décapités.

Réunis autour de Gaisseau (fumant une cigarette), les membres de l'expédition du « Ciel et la boue » au complet : Gérard Delloye, Tony Saulnier, Gilbert Sarthre, Jean Bordes-Pagès, Hervé de Maigret, John Sneeep.



LE CIEL ET LA

7 mois chez les chasseurs de



« Le Ciel et la Boue », l'un des deux films qui ont représenté la France au récent Festival International de Cannes, est un documentaire en couleurs, tourné en marge d'une expédition entreprise en Nouvelle-Guinée, dans un territoire où aucun être civilisé n'avait encore jamais osé s'aventurer. Il a été réalisé par l'explorateur-cinéaste, Pierre-Dominique Gaisseau, un Français de 37 ans qui, après s'être consacré à l'étude de la préhistoire et de l'art rupestre, sous l'égide de l'abbé Breuil, participe à plusieurs expéditions en Amazonie et en Afrique Noire, où il tourne « Des hommes qu'on appelle sauvages » et « Forêt sacrée ».

Au moment où les pilotes soviétiques partent à la conquête de l'espace, une expédition française vient de réaliser un prodigieux bond dans le temps en découvrant l'un des derniers emplacements du globe terrestre, inexploré par les Blancs. En parcourant la Nouvelle-Guinée, de la côte Sud à la côte Nord, Pierre-Dominique Gaisseau et ses compagnons ont, en effet, retrouvé des êtres comme il en existait, seulement, il y a près de sept mille ans, à l'âge de la « pierre polie ».

Sept hommes, escortés de 60 porteurs de race Muyu et de quatre soldats indigènes, ont entrepris, pendant sept mois, cette exploration en progressant, sur une distance de 2 000 kilomètres, dans une jungle si touffue que le soleil ne pénètre pas sous la voûte de branches, de feuillages qui la recouvre.

Les noms de ces sept personnages méritent de n'être pas oubliés. Ce sont ceux de Pierre-Dominique Gaisseau, chef de l'expédition et réalisateur du film, tourné à cette occasion, sous le titre du « Ciel et la boue » ; Gérard Delloye, son assistant, un explorateur-né de 32 ans qui, avant d'entreprendre la jonction panaméricaine New York-Lima et de traverser les bassins de l'Amazonie et de l'Orénoque, fut, tour à tour, gondolier à Venise, conférencier à Istanbul, poseur de rails en Yougoslavie, bûcheron en Norvège et débardeur en Grèce ; Hervé de Maigret, ingénieur radio ; John Sneeep, officier de patrouille néerlandais ; Gilbert Sarthre, chef-opérateur du film ; Jean Bordes-Pagès, opérateur et Tony Saulnier, photographe.

Seuls, deux de ces hommes, épris d'aventure, devaient achever la traversée intégrale de la Nouvelle-Guinée : Gaisseau et de Maigret. Bordes-Pagès, Sarthre et Saulnier abandonnèrent l'équipe en cours de route. Sneeep et Delloye, minés respectivement par la jaunisse tropicale et la malaria, furent évacués, au prix des plus grandes difficultés, par hydravion, presque au terme du voyage. Trois porteurs trouvèrent la mort sur le parcours tandis que huit autres, victimes de blessures et vinti-deux, de maladie, étaient transportés à bras par leurs camarades.

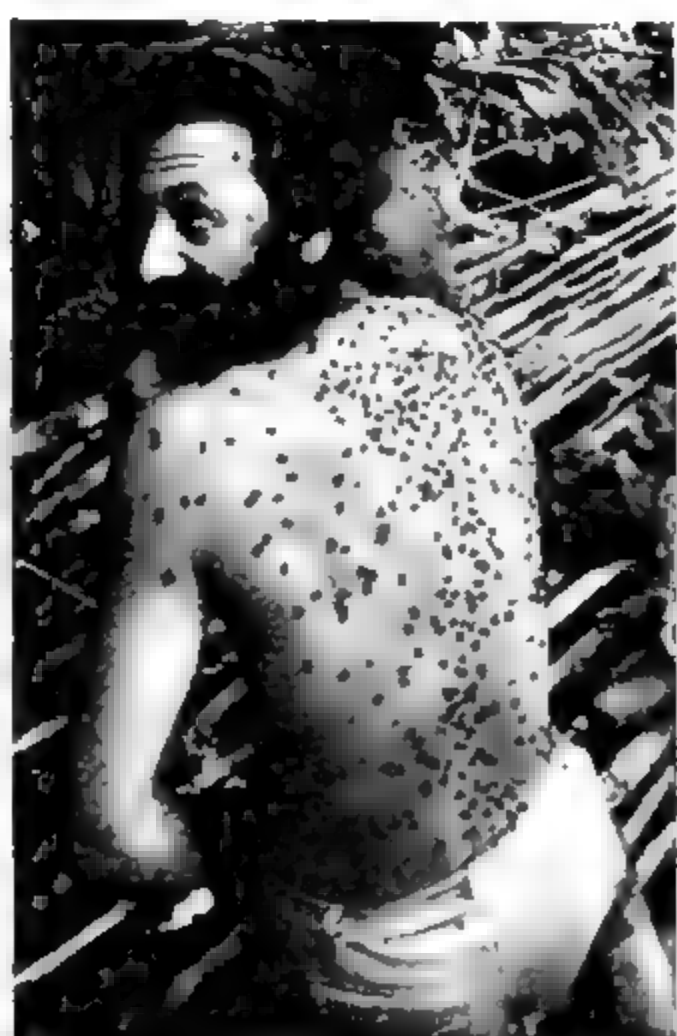
Depuis qu'il avait visité la Nouvelle-Guinée, en 1955, pour y tourner le court-métrage « Visa pour la Préhistoire » (primé au Festival de Bâle), Gaisseau rêvait de poursuivre ses investigations sur ce territoire inconnu, situé aux antipodes, entre l'Indonésie et l'Australie et grand comme deux fois la France. Il lui fallut attendre quatre années encore avant de pouvoir tenter la grande aventure, c'est-à-dire la traversée de côte à côte, en partant du Sud, près de la mer d'Arafura, pour aboutir à l'extrême Nord, en franchissant une Cordillère centrale, haute de plus de 3 000 mètres.

— Sur le versant nord de cette chaîne de montagnes, déclare Gaisseau, s'étend une tache blanche, la plus vaste, peut-être, qui subsiste à la surface du globe et, dans cette tache blanche, une rivière sans nom, dont on sait seulement qu'elle vient se jeter là, dans l'Idensburg, l'un des fleuves importants de la Nouvelle-Guinée.

UNE RIVIERE SANS NOM AU MILIEU D'UNE TACHE BLANCHE

Pour accomplir ce périple, Gaisseau dut remonter pendant 7 mois, jour pour jour, les rivières du Sud, escalader la grande barrière des montagnes, construire 14 ponts et reconnaître le cours de la rivière sans nom, qu'il baptisa « Princesse Marijke », pour rendre hommage à l'héritière de la couronne des Pays-Bas.

Partie du petit village côtier de Prima-poen, à quelques kilomètres du port où le fameux capitaine Cook avait dû fuir sous les flèches des indigènes, en 1770, l'expédition se fraya un chemin, en remontant, en pirogue, les fleuves côtiers. Dans un paysage de sous-bois marécageux, tendu de lianes, hérissé d'épines, de lichens géants et de fougères arborescentes et défriché, mètre par mètre, à la machette, les explorateurs progressèrent lentement, à pied, se heurtant de temps à autre, à d'étranges populations muettes et apeurées, à des tribus de coupeurs de têtes — portant en guise de sautoir les crânes des ennemis décapités —, ou de femmes allant indifféremment leurs enfants ou les porcelets et pêchant, sans pirogue, dans des rivières infestées de cai-



Des mouches gluantes se collent à la peau des voyageurs, dans l'eau sale qui sert de baignoire et s'insinuent même dans la caméra.



Les populations de la Nouvelle-Guinée possèdent un art raffiné de la sculpture, aussi bien sur les côtes qu'à l'intérieur du pays.

BOUE

Nouvelle-Guinée

mans ou de serpents corail dont la morsure est mortelle.

Au cours de ce voyage, Gaisseau découvrit les rites fétichistes de peuplades qui enduisent de sang humain leurs tambours, les peaux de lézards géants pour rendre hommage aux esprits qu'ils sont censés enfermer. Il assista également aux cérémonies du « bisp », qui consistent à déraciner et à sculpter un arbre où se réfugient les âmes des morts avant de s'embarquer dans la pirogue disposée au bas du tronc de ce mât improvisé.

UN FESTIN DE CHAUVESOURIS

Le ravitaillement de l'équipe ne cessa de poser de difficiles problèmes, au cours de ce semestre de marche harassante. En dépit des 10 tonnes de vivres, parachutées à douze reprises, les voyageurs durent, à maintes reprises, se nourrir comme ils purent en chassant ou en pêchant. Un vol de chauve-souris géantes constitua, dit-on, pour eux, un festin de choix ! A maintes reprises, les explorateurs eurent recours à la chair des sangliers sauvages capturés... à bras le corps par de courageux porteurs ou aux troncs de sago, dont on extrait une farine parfaitement comestible.

— Enfin, ajoute Gaisseau, nous nous attaquâmes aux casoars. Le fameux casoar casqué se chasse, de façon particulière, en Nouvelle-Guinée. Cet oiseau est si féroce de belles manières, qu'il suffit de l'aborder poliment, de le saluer. Il retire alors son casque, ce qui permet de le tuer comme un casoar ordinaire...

Malheureusement, les cinéastes découvrirent que cet animal tellement serviable savait se venger ironiquement de sa mort... car sa chair est si coriace qu'elle est proprement immangeable !

Pourtant, le plus mauvais souvenir que gardent de cette expédition tous ceux qui y ont participé n'est lié ni aux privations alimentaires, ni aux fatigues de la marche, ni à la dysenterie, ni à la crainte des chasseurs de tête... mais bien à l'obstination des sangsues...

Dans la moiteur étouffante des forêts, ces immondes bestioles dissimulées sous chaque branche et sous chaque feuille, se collaient comme des ventouses à la peau des voyageurs. Maigret en a compté, un jour, trente-huit sur une seule jambe.

— Il fallait, dit Gaisseau, les détacher au feu... Car si on les arrachait, elles laissaient des plaies qui n'en finissaient pas de saigner et de s'infecter !

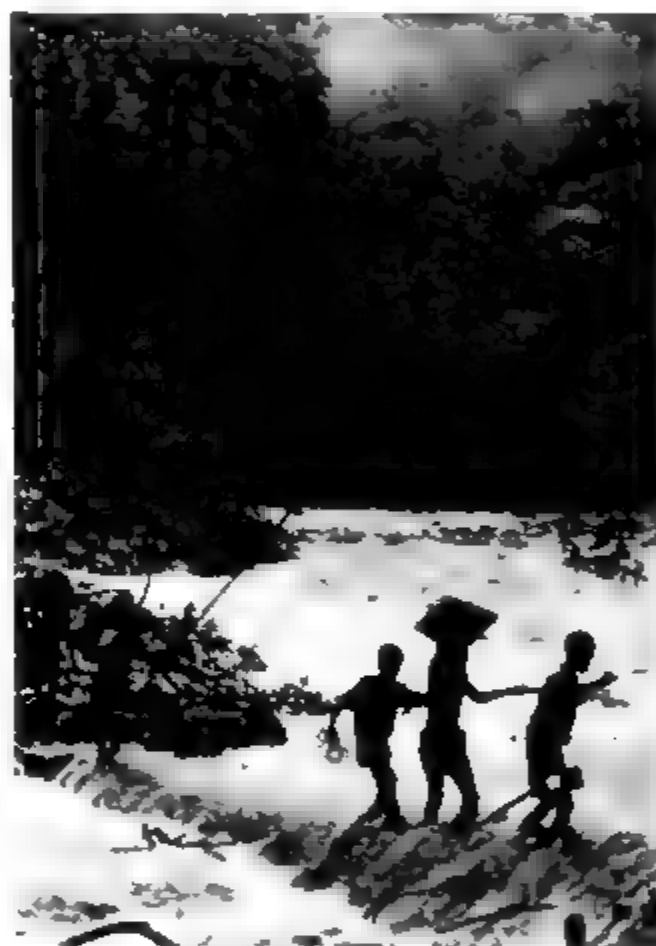
Malgré ces déboires, l'auteur du « Ciel et la Boue », n'a pas renoncé à son rêve d'évasion. Il repartira, en juillet prochain, une troisième fois pour la Nouvelle-Guinée, en compagnie d'un ethnologue, afin de réaliser un autre documentaire, car, ainsi qu'il l'affirme, à la fin de son film :

— Le grand rêve nous reprendra. Un jour, il faudra repartir, retrouver d'autres hommes, d'autres horizons inconnus.



Quatre types de chasseurs de têtes, apportant à des peuplades dont la civilisation est comparable à celle des hommes de la pierre.

L'arrivée de l'avion, parachutant les vivres aux explorateurs, intrigue au même alarme chocane des populations primitives de l'île.



Un passage particulièrement difficile. Les porteurs, en file indienne, traversent un torrent en se retenant à un câble tendu d'une rive à l'autre, pour ne pas tomber dans l'eau. La traversée de la côte Sud à la côte Nord de la Nouvelle-Guinée demanda sept mois. Au cours de cette expédition, trois porteurs trouvèrent la mort. Huit personnes furent blessées, vingt-deux furent malades.

Dans un dédale de marais et de rivières, canots, pirogues et dédaux, transportant vivres, équipements, pellicule et caméra glissent laborieusement, avec l'aide des porteurs de race Muyus les escortant.

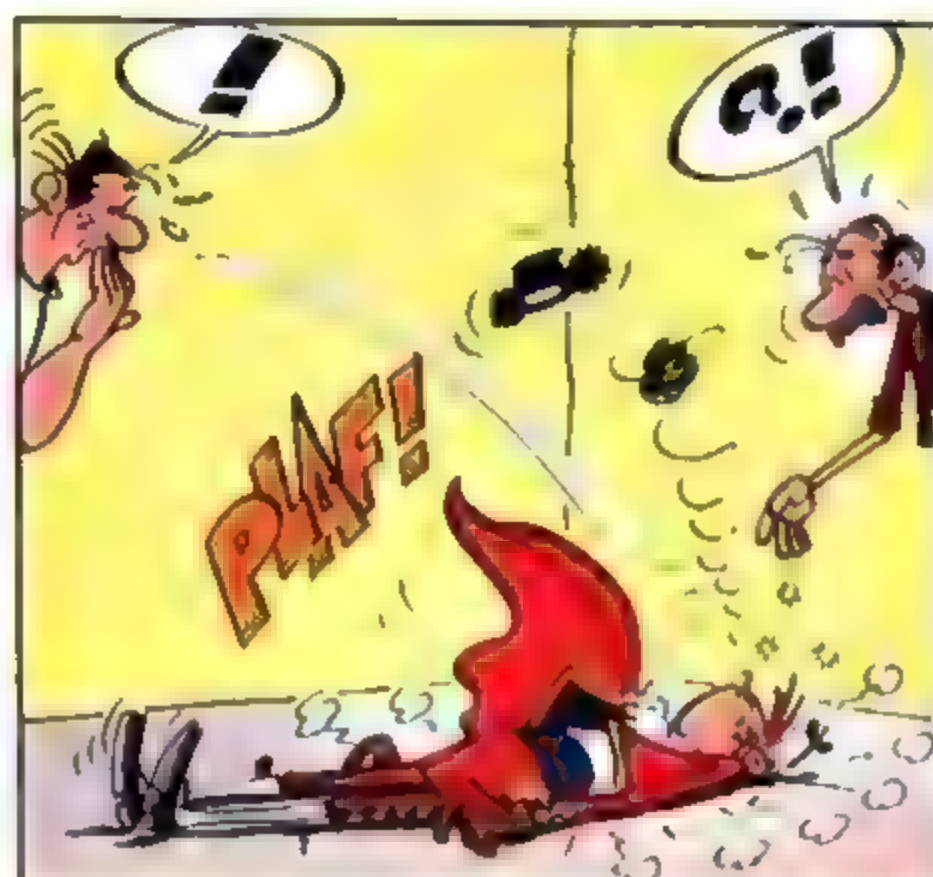
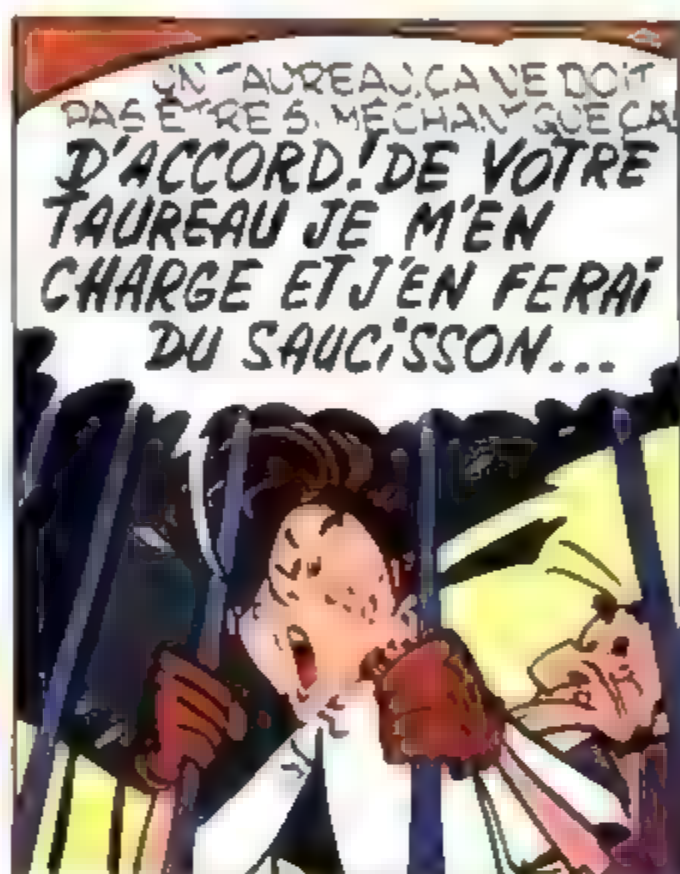


« Les seuls moments supportables, déclare Gaisseau, étaient ceux des arrêts, autour du feu. On avait du mal à en arracher les porteurs. »

Pour conjurer les esprits, généralement mal intentionnés à l'égard des vivants, les hommes se réunissent dans la grande case. Les enfants seront initiés à cette occasion, aux rites des chasseurs de têtes...

Un des chasseurs de têtes qui a consenti à se laisser photographier. (Photos Tony Saunier.)



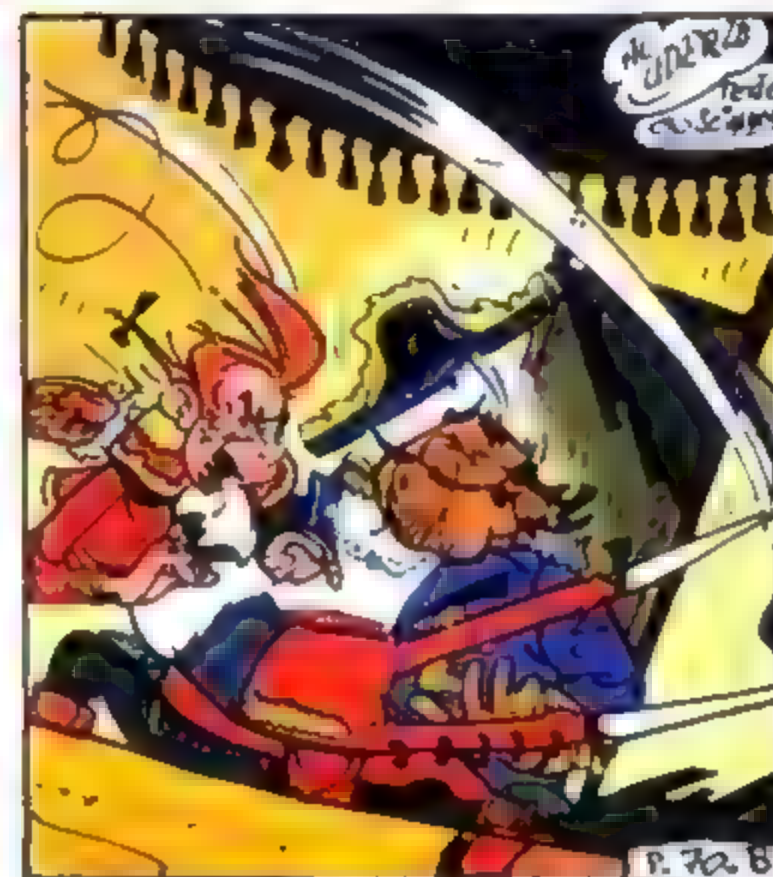
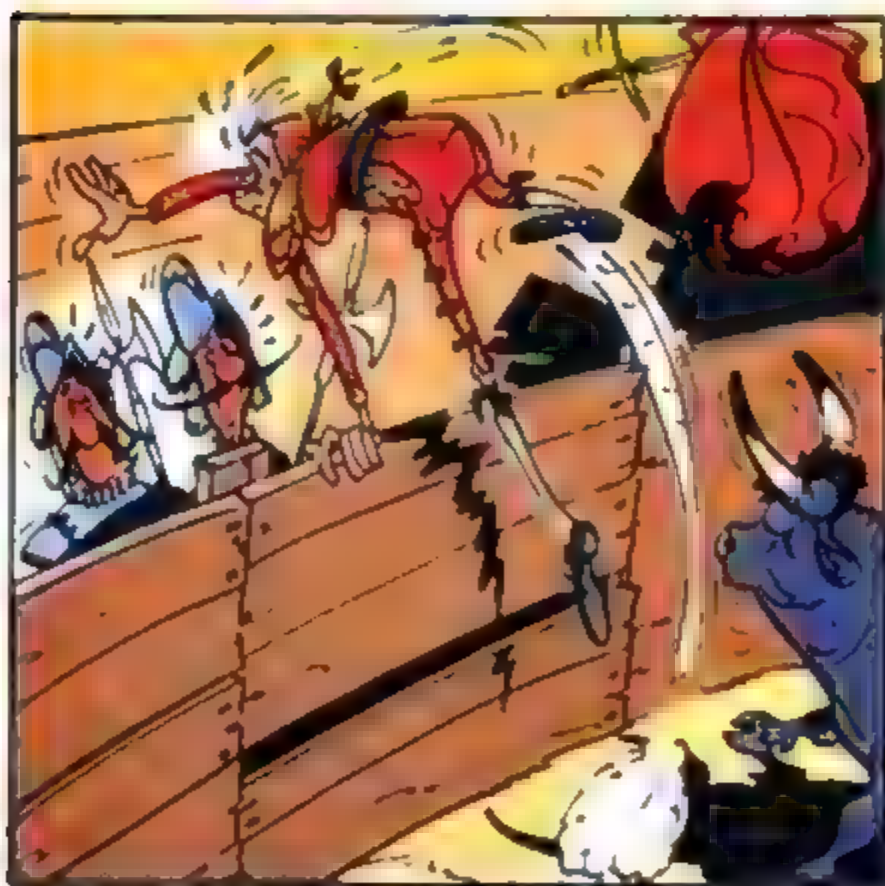
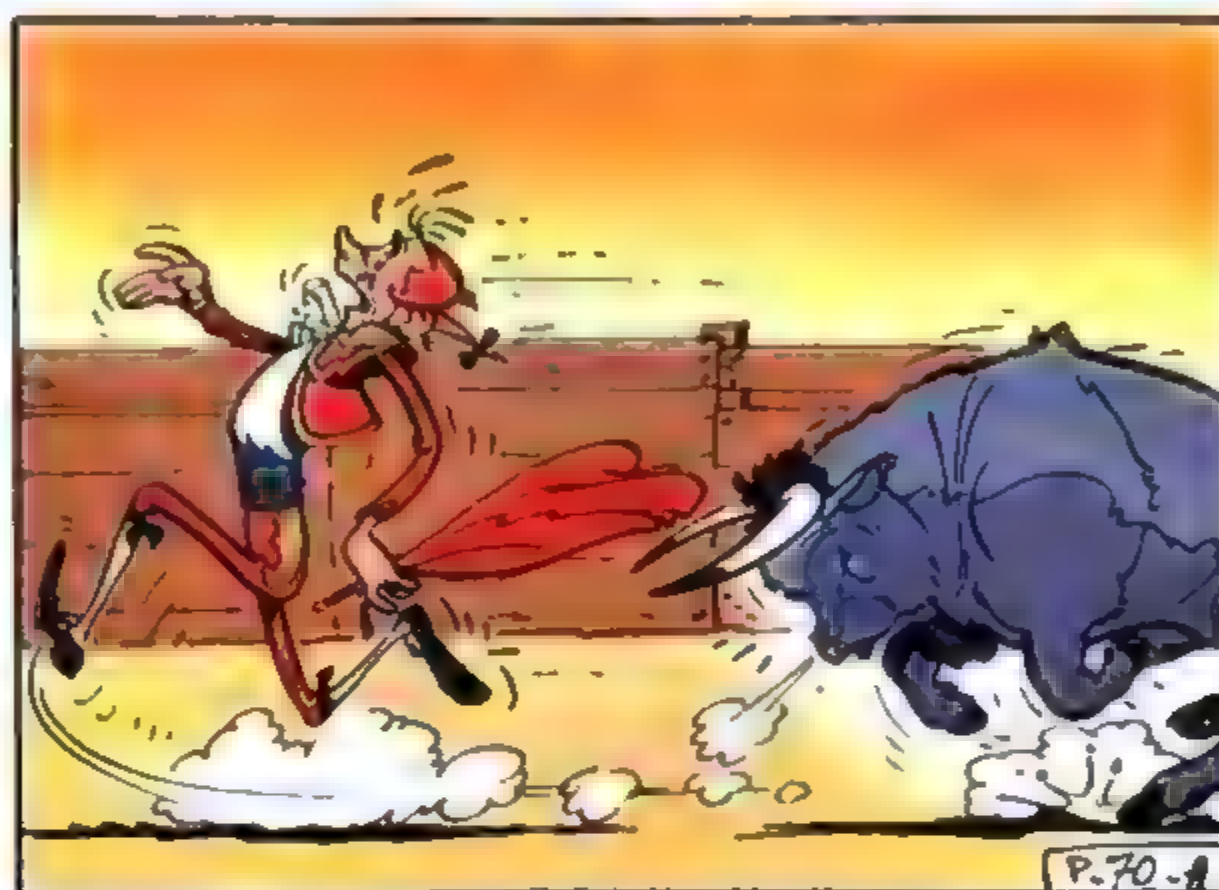
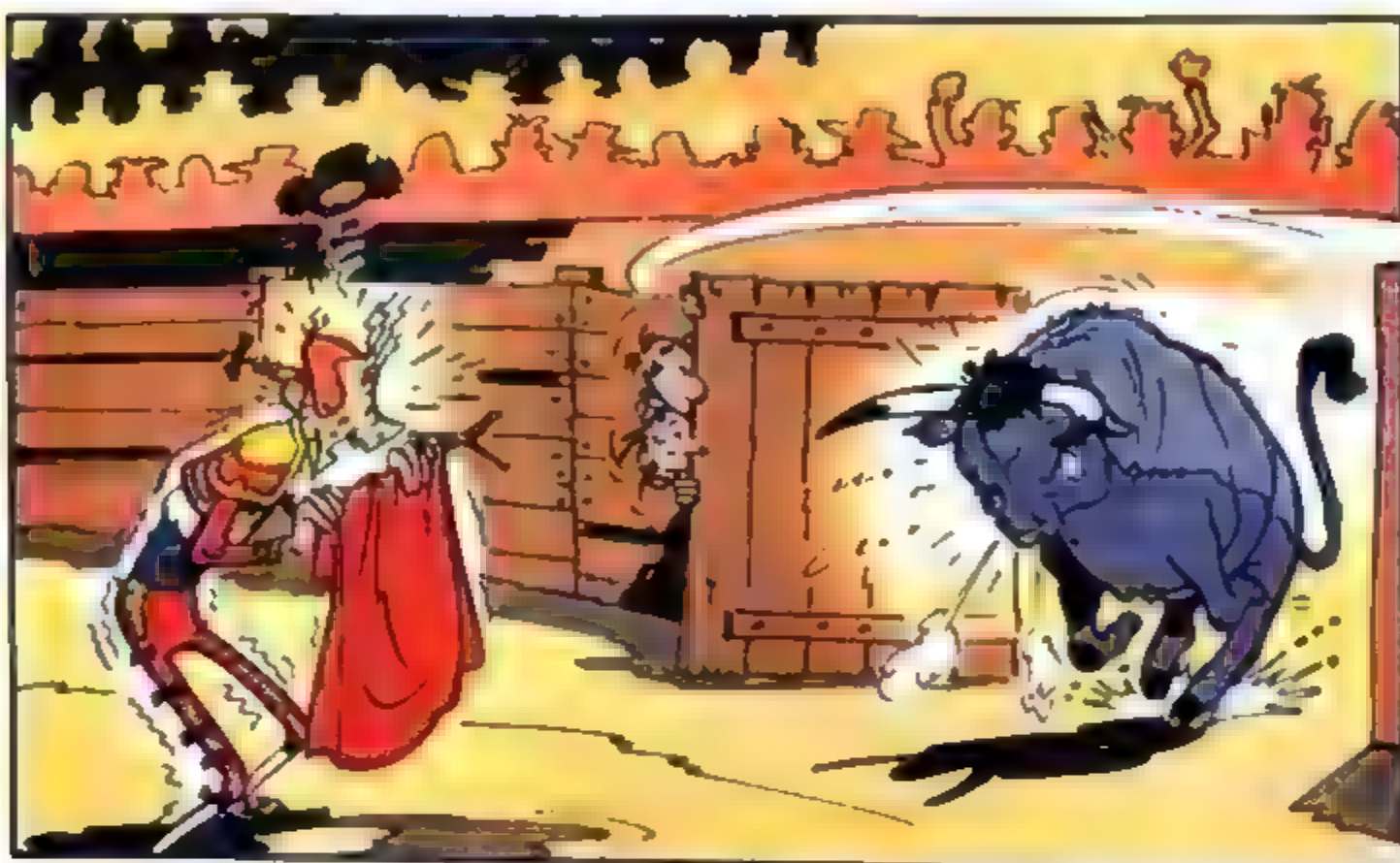
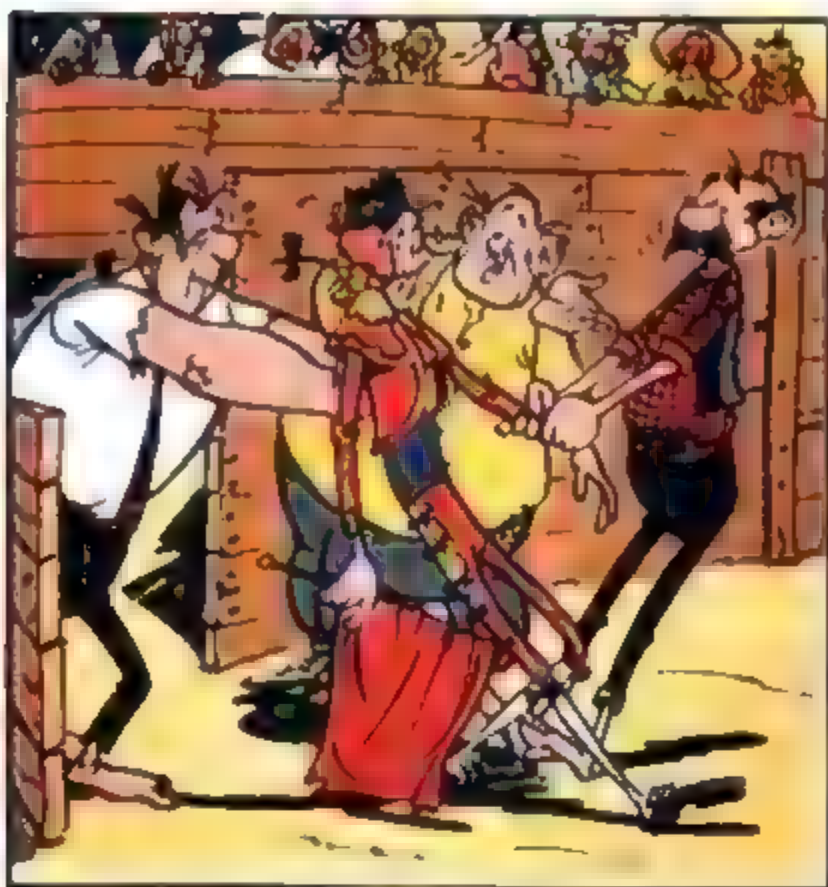


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leusalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. « La Brave » accoste une île espagnole. Le gouverneur emprisonne nos corsaires, ce qui fait l'objet de réjouissances nationales !



Participez au

GRAND JEU CONCOURS "TEMPS PRÉSENT"

VOUS POUVEZ GAGNER
CETTE SUPERBE MONTRE.

KODY

La montre Suisse habillée à Paris

Vous offre aujourd'hui la possibilité d'obtenir
enfin la montre dont vous rêvez.

Comment? c'est très simple.

Il vous suffit de participer au jeu "TEMPS PRÉSENT"
qui a été préparé à votre intention.

Pour cela vous irez chez un horloger-bijoutier annonçant la participation au concours
"TEMPS PRÉSENT". Il vous remettra gratuitement le règlement du concours et le bulletin-
réponse.

Vous verrez comme le jeu est facile et amusant et vous avez plusieurs chances de gagner
une magnifique montre ou de recevoir l'un des nombreux prix qui seront distribués.

Renseignez-vous vite auprès de votre horloger.

Les montres KODY sont vendues exclusivement chez les horlogers-
bijoutiers.

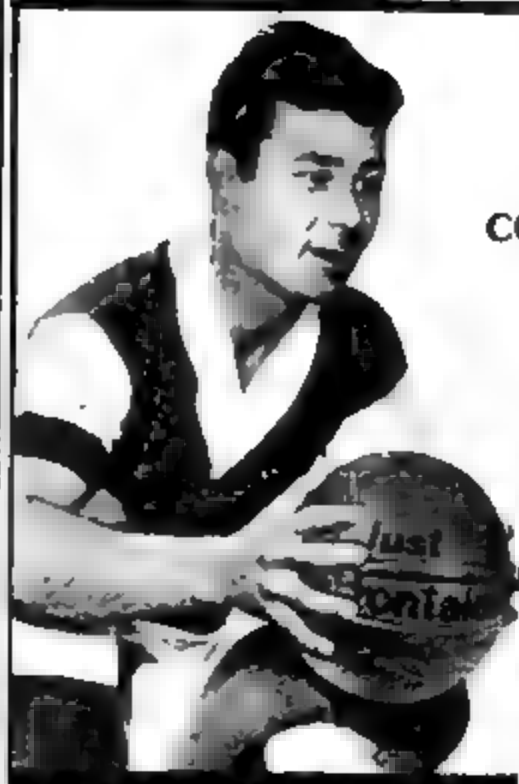
Seuls les spécialistes reconnus pour leur compétence professionnelle
et technique vous assurent une réelle garantie, donc une entière satis-
faction.

Dans votre intérêt, adressez-vous à un horloger-bijoutier.

Attention! le jeu concours "TEMPS PRÉSENT" se termine le 31 Mai 1961, n'attendez pas.



Montre automatique or
valeur : 720 NF.



COMME LE BALLON **KOPA**
caoutchouc
LE BALLON **FONTAINE**
potex

est une création



DELACOSTE & C^o PARIS

Chateau de Chambord
LE SUPER JET BOEING 707
AUX COULEURS D'AIR FRANCE



en vente partout
19,90 NF

66 pièces
échelle 1/125

les plus belles
maquettes françaises



le pot de colle
ADHÉSINE
écolier

le seul muni d'un
couvercle hermétique.
Sa colle ne sèche pas.

Crigele

Chaque Semaine
GRÂCE À SES JEUX
Spontex
distribue
25 Kodak
Brownie Flash
100 paquets de
Cartes de Visite

Comment participer aux Jeux Spontex

Du 1er Mai au 31 Décembre 1961, chaque semaine, 25 appareils KODAK "Brownie Flash" et 100 Paquets de cartes de visite seront répartis entre les participants et attribués aux auteurs des 125 meilleures réponses de la semaine.

La répartition des prix sera faite chaque semaine au prorata du nombre de réponses reçues dans chaque série.

Ces Jeux figurent sur des grilles-clés semblables à celle-ci, qu'il suffit de remplir ou de recopier pour concourir à la répartition hebdomadaire du trésor Spontex.

Dans chaque série, le classement est établi par un jury présidé par Alain SAINT-OGAN tiendra compte de l'exactitude des réponses, du soin, de la présentation et du côté artistique de l'envoi. Les décisions du Jury seront sans appel. Pour départager les ex-æquos éventuels, il leur demandera de réaliser un dessin.

Les éléments nécessaires au classement des réponses ont été déposés chez Maître Lesage, huissier, 23 rue de Cléry à Paris. En nous envoyant une réponse chaque semaine d'ici le 31 décembre 1961, vous pourrez concourir à plusieurs répartitions de cadeaux.

Voici notre jeu :

Alain SAINT-OGAN vous demande de terminer vous-même son dessin volontairement inachevé (ci-contre).

Complétez-le, dessinez un décor, coloriez-le avec des crayons de couleurs en soignant le plus possible la présentation.

Demandez d'autres jeux à votre dépositaire **Spontex**

ALAIN SAINT-OGAN

Bulletin-réponse à découper et à envoyer à : Jeux Spontex, 91, rue Saint-Lazare - Paris 9^e

Nom _____

Prénom _____ Age _____

Adresse _____

Ville _____

Dép¹ _____

Collez ici.

le dessin "Surfaces pe-
lées" ou "Pour l'entretien
un coup de Spontex" que
vous trouverez sur les em-
ballages Spontex ména-
ge" ou "gros nettoyage"
(ou bien dessinez-le, le
mieux possible, et collez
ici votre dessin).

Nom et adresse de votre fournisseur
habituel de SPONTEX _____



RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Patrick Henry Herndon approcha sa torche de la trainée de poudre.

— Feu !

Le vieux Bolivar, ainsi qu'ils avaient appelé le canon, hoqueta et recula. Le tir était bon, quant à la direction, mais trop court.

Le coup suivant fut meilleur. Un nuage de poussière monta du quartier général de Santa Anna, des hommes sortirent en courant. Les servants du canon et tous les occupants du mur ouest poussèrent des cris de triomphe. Triomphe de courte durée : il n'y avait pas assez de poudre pour qu'on pût continuer à tirer sur une cible trop lointaine, qui serait d'ailleurs rapidement abandonnée par l'ennemi si le tir se prolongeait.

— Alors, alors, mon gars, dit McGregor à Clark, tu vois bien qu'ils peuvent quand même servir à quelque chose, nos canons.

— Ils ont fait un trou dans le mur, c'est tout. Ils n'ont pas eu Santa Anna.

Pendant le peu de temps qui lui restait à vivre, Clark n'allait jamais cesser de se demander ce qui aurait pu se passer s'il n'avait pas sursauté comme une vieille affolée, au bruit des canons, ce matin-là.

Charles Clark n'en saurait jamais rien mais, en cette fraction de seconde, il s'était trouvé en mesure de sauver Alamo.

On était au huitième jour de siège, le 1^{er} mars 1836.

CHAPITRE XV

A travers les brumes d'une nuit froide, John Smith guidait le groupe de combattants qui venaient au secours d'Alamo. Ils touchaient au but et tous les sens de Smith étaient en éveil : ce dernier kilomètre représentait la partie la plus dangereuse de tout le trajet.

— Attends un peu, Al, dit-il au capitaine Martin qui commandait la petite troupe. L'avance en éclaireur.

Il savait exactement où il se trouvait par rapport au fort, mais il n'ignorait pas non plus, grâce aux messages envoyés par Travis au cours de la semaine précédente, que l'étreinte mexicaine s'était encore ressermée sur Alamo.

Il mit pied à terre et avança lentement, tout en observant les éclatements de l'artillerie assiégeante. Il semblait qu'il y eût une brèche juste en face de lui, du moins en ce qui concernait l'artillerie.

Son plus grand souci était de voir une patrouille de cavalerie se heurter par hasard aux renforts : en ce cas, avant que des essaims de Mexicains n'accourussent au bruit, Martin devrait entraîner ses hommes à bride abattue vers le fort. Et c'était ce moment que Smith redoutait le plus : ceux d'Alamo perdraient tout sang-froid et cribleraient de balles leurs propres renforts.

Smith poursuivit son chemin à tâtons

dans la nuit.

Derrière lui, les renforts attendaient en silence : trente-deux hommes de Gonzales, rassemblés par le capitaine Martin, leur voisin, leur ami. C'étaient des hommes mariés, pères de famille. Ils savaient à quoi ils s'exposaient, mais ils étaient venus. Ils avaient mis leur vie sur le Texas. Ils étaient prêts à se battre pour lui.

Ils avaient des camarades à Alamo : c'était aussi pour cette raison qu'ils étaient venus.

C'était à Gonzales que le gouvernement mexicain avait décidé, à l'automne 1835, de reprendre un canon naguère prêté à la ville. Le colonel Domingo Ugartechea avait envoyé ses troupes qui furent accueillies par une banderole portant ces mots : « Viens le prendre. » Sous la banderole se massaient des Texans en armes. Les hommes du colonel Ugartechea firent ce qu'ils purent, mais ils n'emportèrent pas le canon. Nombreux étaient, cette nuit-là, les hommes qui avaient participé au combat pour ce canon. Ils scrutaient l'ombre, ils attendaient le retour de Smith. Leur seul tort était d'être en si petit nombre.

— Ces canons m'agacent, dit Bill Dear-duff.

— Tu t'y habitueras avant que cette petite histoire soit finie, dit une voix.

— Chut ! ordonna le lieutenant Bob White. Je crois qu'il revient.

Smith émergea sans bruit de la pénombre.

— Je crois que ça va... pour le moment. Une fois de plus, les hommes de Gonzales se remirent en marche. Le cavalier parut se matérialiser subitement, hors du néant. L'instant d'avant, il n'y avait rien,

et voilà qu'il se dressait là, sur son cheval noir, un peu à droite et en avant du groupe. Une douzaine d'hommes avaient déjà à moitié tiré leurs pistolets quand la voix dit tranquillement :

— Vous voulez entrer dans le fort, vous autres, naturellement. Pour l'instant, vous piquez droit sur un régiment de sapeurs.

Il fit faire volte-face à son cheval.

— Survez-moi.

Il avait l'accent traînant de la Louisiane. Il leur tourna le dos et attendit un instant avant de se mettre lentement en marche. Ils le suivirent. Quelqu'un poussa un soupir :

— Je suis rudement content qu'on ait trouvé quelqu'un qui sache par où entrer sans se faire voir.

— Qui c'est, ce gars-là ?

— Un des volontaires de la Louisiane, je suppose.

John Smith, lui aussi, s'était senti soulagé, mais pas pour longtemps. Ce cavalier mystérieux, malgré son excellent anglais, les entraînait vers l'ouest. Je me trompe peut-être, pensa Smith. J'ai peut-être perdu un moment mon sens de l'orientation. Il suivait toujours leur guide. Mais non, par Dieu, il ne se trompait pas ! L'homme les entraînait bien vers l'ouest, vers Bexar. Smith se pencha sur sa selle pour murmurer à l'oreille de Martin :

— Je suis en train de penser qu'on ferait bien de descendre ce salaud-là. Il va...

Le cheval de leur guide renâcla : l'homme venait de lui enfoncer ses éperons dans les flancs. Il bondit et disparut dans la nuit.

— Ne tirez pas ! enjoignit Martin.

Smith dit avec amertume :

— J'aurais dû rester près de lui. Je l'aurais assommé.

Sans perdre plus de temps en regrets stériles, il reprit la direction du sud-ouest. Il fallait plus que jamais se hâter, mais lentement.

Guerrero n'a qu'un œil était tapi à son poste avancé, à l'est de la chapelle. Il dédaignait le trou qu'avaient creusé les sentinelles : dans un trou, on se sentait à

Le DÉMON des CAR



DEUX MOIS ONT PASSÉ. CE MATIN-LÀ, À SAINT-MALO, DU HAUT DES REMPARTS DE LA VIEILLE CITÉ CORSAIRE, UNE FOULE MÉDUSÉE CONTEMPLAIT UN VOILIER AUX PRISES AVEC LES RÉCIFS COMMANDANT LA PASSE QUI MÈNE AU PORT...

MÂTIN... GACRÉ TÊME-RAIRE QUE CE GARS-LÀ ! IL N'A PAS DEMANDÉ DE PILOTE POUR MANŒUVRER À TRAVERS LA PASSE !...

EN TOUT CAS, C'EST UN MARIN EXCEPTIONNEL... REGARDEZ-LE NAVIGUER, IL S'EN TIRE ADMIRABLEMENT !

N'EMPÊCHE ! IL Y RÎBQUE SON NAVIRE !



HÉ ! MA PAROLE !... C'EST UN VAISSEAU DE CHEZ NOUS !... C'EST LA "BELLE JEANNE", PARTIE POUR LES ÎLES ORIENTALES VOICI ! TANTÔT DEUX ANS ET QUE TOUT LE MONDE CROYAIT PERDUE CORPS ET BIENS !...

QUOI ? !... TU ES SÛR, GARS ?



MA DOÛE !... C'EST BIEN LE RAFIOT DU CAPITAINE KERIADÉC !... C'EST PAS DIEU POSSIBLE !... D'OÙ... D'OÙ SORT-IL ? FAUT PRÉVENIR LES ARMATEURS ! ILS VONT EN TOMBER DU HAUT MAL !...



tort en sécurité, on pouvait s'endormir pour ne jamais se réveiller.

Il entendait le bruit que faisaient les « zapadores », le grincement des pelles. Ils se rapprochaient. Ils se rapprochaient sans cesse. Soudain, il entendit des pas. Vivement, il mit une oreille contre terre.

Les maudits canons tonnèrent. Guerrero arma sa carabine, un doigt sur la détente pour ne faire aucun bruit. Son regard rasait le sol. Il entendait toujours les pas. Il vit remuer quelque chose, mais il savait que les ombres avaient tendance à bouger quand on les fixait trop longtemps. Il n'était pas homme à tirer sur des ombres.

Le diable lui-même maudisse ces canons qui ne se taisaient jamais !

Quelques instants plus tard, il était fixé. Oui, quelque chose bougeait. Oui, c'était bien un homme. Il épaula son fusil. Les ordres étaient formels : ne tirer que si l'on était absolument certain qu'il ne s'agissait pas d'un courrier. Mais les courriers étaient à cheval, en principe ; ils n'arrivaient pas tout doucement, sur la pointe des pieds.

A l'aide du petit flocon de coton blanc attaché à son guidon de mûre, Guerrero visa. L'homme avançait toujours. Il était déjà pratiquement mort. Seul, l'ordre reçu retenait encore la main de Guerrero et, de seconde en seconde, il le perdait de vue. Dans un instant.

— Sentinelle texane ? dit l'homme en s'immobilisant.

Guerrero avait en tête les mots anglais, mais il s'entendit demander en espagnol :

— Qui va là ?

L'homme hésita et Guerrero faillit presser la détente.

— John Smith !

Guerrero lâcha le chien. Aucun Mexicain au monde n'aurait pu prononcer le nom de cette façon.

— J'ai bien failli te descendre, Juan.

Smith se précipita vers lui. Maintenant qu'il n'y avait plus de danger, pour se faire plus vite comprendre, il parlait espagnol :

— Va, va vite au fort, assure-toi qu'on donne l'ordre aux sentinelles de ne pas tirer. J'amène des renforts.

— Voilà au moins une bonne nouvelle

— Va vite !

Smith fit demi-tour et revint en courant à l'endroit où il avait laissé ceux de Gonzales.

— Le chemin est libre ? demanda Martin. Des cavaliers approchent.

Dans sa course, Smith n'avait rien entendu. Il n'en était plus de même. Ce coquin, qui avait voulu les égarer ! Les cavaliers approchaient, pas bien vite, mais ils semblaient fort nombreux.

— Il faut tout de même avancer lentement, dit Smith.

Le lieutenant Kimbell dit avec calme :

— Si nous sommes pris dans une escarmouche ici, en pleine nuit, il ne leur faudra pas longtemps pour nous expédier aux quatre vents. Filons, le plus vite possible...

— Non, interrompit vivement Smith. Si on faisait ça, on recevrait sans doute du fort une râclée pire que toutes celles de la cavalerie. Il faut avancer avec précaution jusqu'à ce qu'on soit sûr que les sentinelles sont prévenues.

Quand les murailles d'Alamo dressèrent leur masse sombre dans la nuit, ils entendirent quelqu'un crier :

— Ne tirez pas ! Ce sont les Texans ! Ne tirez pas, les gars !

Néanmoins, l'une des sentinelles, absourdie par le manque de sommeil, tira et atteignit Jon Lindley au pied.

Un instant plus tard, les hommes de Gonzales pénétraient en courant dans le fort et les défenseurs se précipitaient au devant d'eux, criant et riant.

Ils avaient perdu tout espoir d'avoir des renforts et voilà qu'il en arrivait ! Il y avait, au Texas, des hommes qui ne les avaient pas entièrement oubliés ! De vieux amis se serraient longuement les mains et, comme la garnison se mêlait aux nouveaux arrivants, on pouvait avoir l'impression que c'était toute une armée qui venait d'atteindre Alamo.

Ce fut effectivement la première impression du colonel Travis, jusqu'au moment où le capitaine Martin vint le trouver au poste de commandement.

— Trente-deux seulement ? dit Travis, en essayant de dissimuler sa déception.

— On ne trouverait pas, dans tout le Texas ni ailleurs, trente-deux meilleurs hommes, mon colonel, dit Martin avec colère.

Il était lui-même un peu las.

— Je n'en doute pas, reconnut Travis en s'asseyant. Ce n'était pas ce que je voulais dire, capitaine. J'avais espéré...

Travis se passa la main sur les yeux avant de les fixer sur le mur, en face de lui. A la lumière des trois bougies posées sur la table, Martin put voir distinctement le visage du colonel. Il en reçut un choc. Comment était-ce possible qu'un homme eût à ce point vieilli, en une semaine ? Travis était un vieillard hagard, ses yeux enfoncés au creux des orbites, injectés de sang, avaient un regard désespéré.

Martin regretta alors d'avoir parlé d'un ton irrité : il comprenait à quel point Travis devait avoir pré le ciel de lui envoyer du secours, combien il avait espéré en recevoir. En apprenant que des renforts étaient aux portes d'Alamo, il avait dû se sentir exaucé... pour découvrir ensuite qu'il ne s'agissait que de trente-deux hommes.

— Combien avez-vous perdu d'hommes ? demanda Martin.

— Pas un seul !

Travis se leva, parut soudain moins épuisé. Il se redressa.

— Nous avons infligé de lourdes pertes à l'ennemi. Nous avons tenu, nous avons retardé une armée entière, capitaine, et, avec l'aide de Dieu, nous les tiendrons à l'écart jusqu'à ce qu'arrive une armée du Texas assez nombreuse pour se porter à leur rencontre en bataille rangée !

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE
Traduit de l'anglais par Renée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire



RESUME. — Eric a forcé le capitaine des négriers espagnols à libérer les Batetekés. Après un combat terrible, les marins espagnols, leur capitaine étant mort, se rendent. Eric les enrôle sous son pavillon, puis reprend la mer, riche de deux vaisseaux et de tout l'or de la rançon des Batetekés..



TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON



UN BATEAU QU'ILS CROYAIENT A JAMAIS DISPARU... ET DONT LA PERTE A FAILLI LES RUINER... MAIS JE NE DONNERAIS PAS CHER DE MON COMMANDEMENT AU SACRÉ LURON QUI EST A LA BARRE... VA EN PRENDRE POUR SON GRADE !



MES MESSIEURS ! VENEZ VITE ! V'LA VOT' "BELLE JEANNE" QUI S'EN VIENT PAR LE TRAVERS DU GRAND BÉ, MAIS LUI FAUDRA TOUTE L'AIDE DE NOTRE-DAME DU BILLOIN. LE CAPITAINE S'EST RISQUÉ AU MILIEU DES RÉCIFS SANS DEMANDER UN PILOTE !



HEIN ? !

QUI ? ! ... QUOI ? !



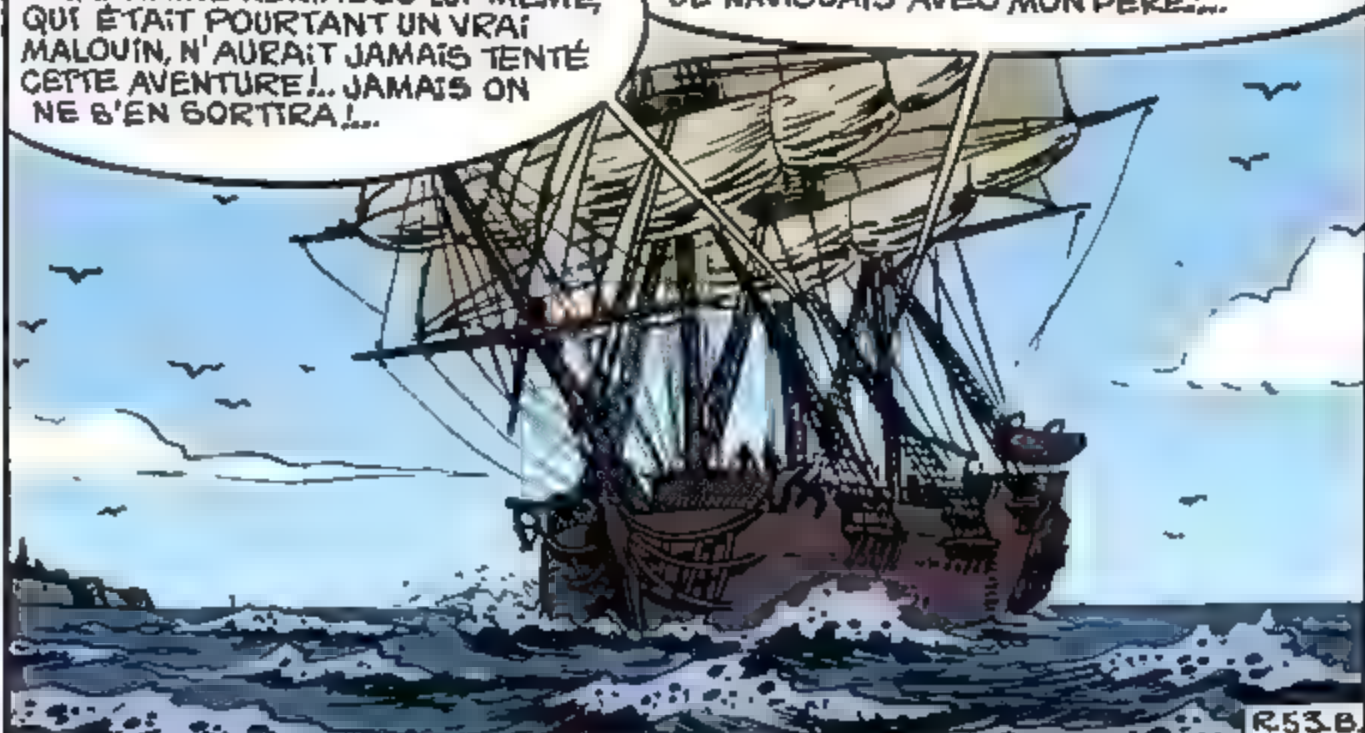
LA... LA "BELLE JEANNE" DE RETOUR ! CE N'EST PAS POSSIBLE ! C'EST... C'EST UN MIRACLE ! UN VRAI MIRACLE !

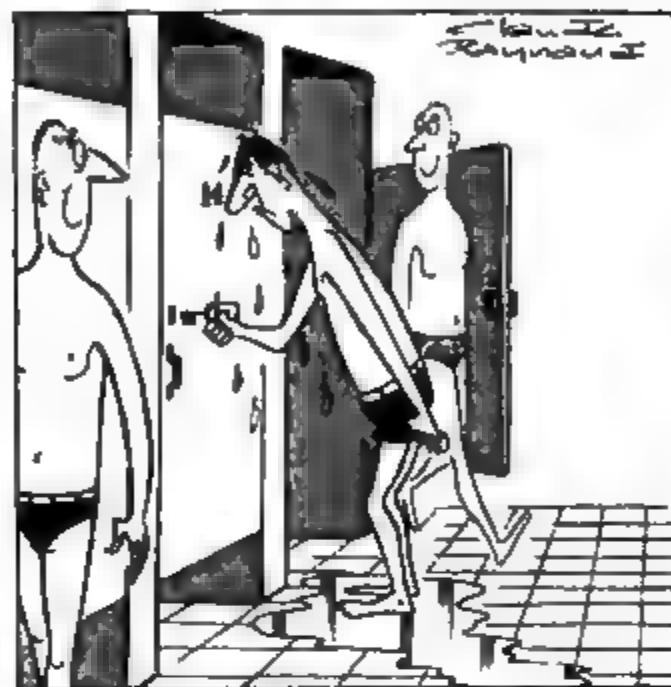
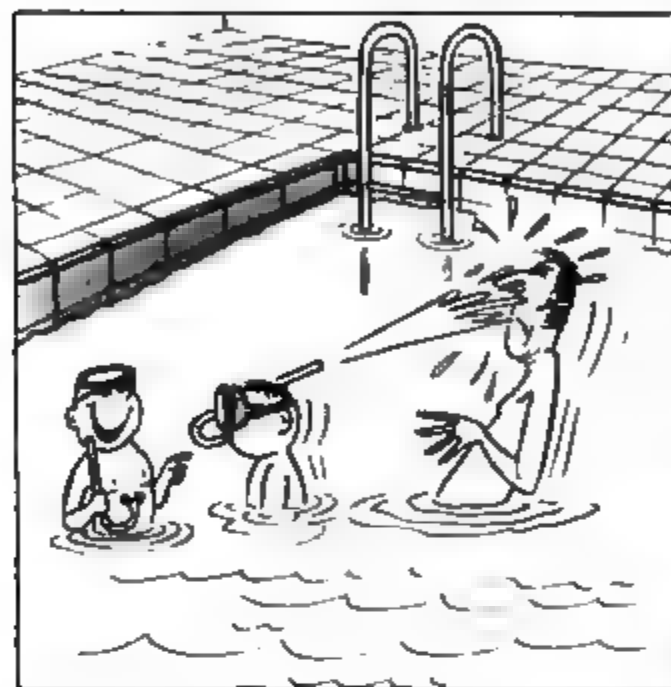
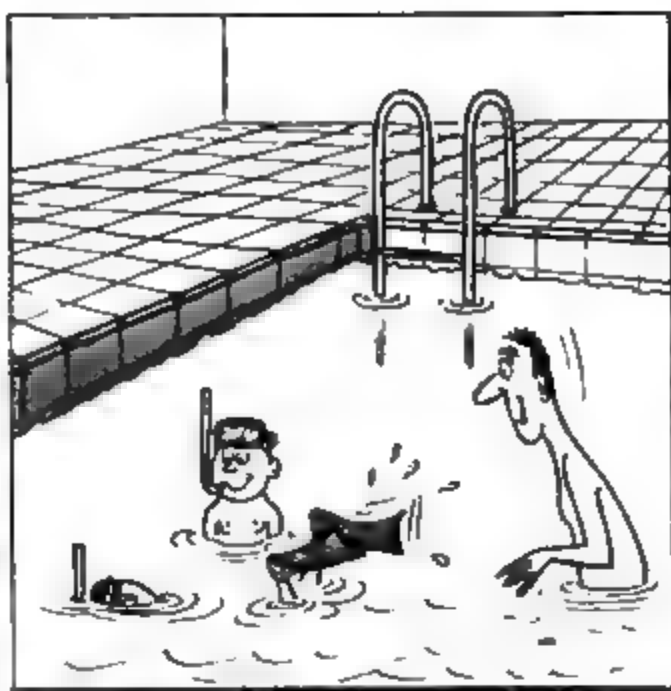
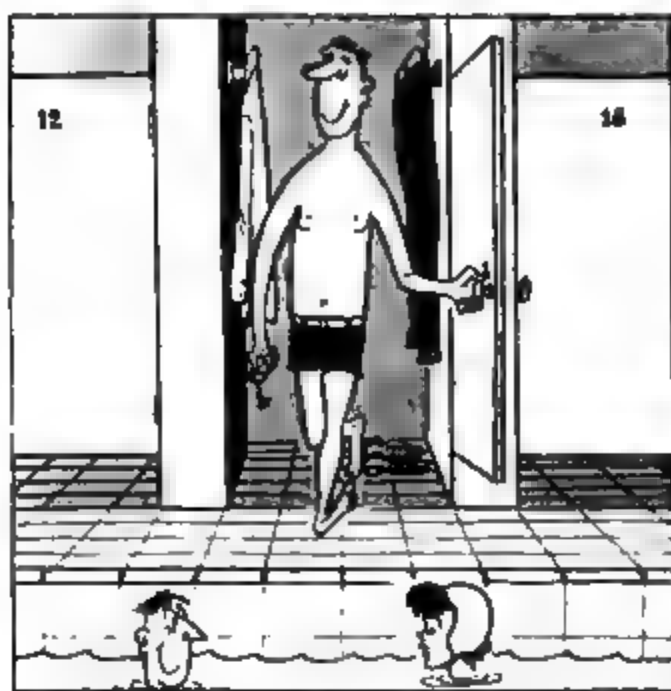
OUAIS ! MAIS KERIADEC SEMBLE DEVENU FOUL ! IL VA NOUS PERDRE NOTRE NAVIRE ! VITE ! COURONS SUR LE BASTION QUI DOMINE LE PORT !



CAPITAINE !... C'EST DE LA FOLIE !... IL FALLAIT DEMANDER UN PILOTE !... LE CAPITAINE KERIADEC LUI-MÊME, QUI ÉTAIT POURTANT UN VRAI MALOUIN, N'AURAIT JAMAIS TENTÉ CETTE AVENTURE !... JAMAIS ON NE S'EN SORTIRA !

HA ! HA !... DAMNÉ POLTRON !... LAISSE DONC !... J'EN AI VÉCU D'AUTRES AU TEMPS OÙ JE NAVIGUAIS AVEC MON PÈRE !





L'HEURE DU BAIN

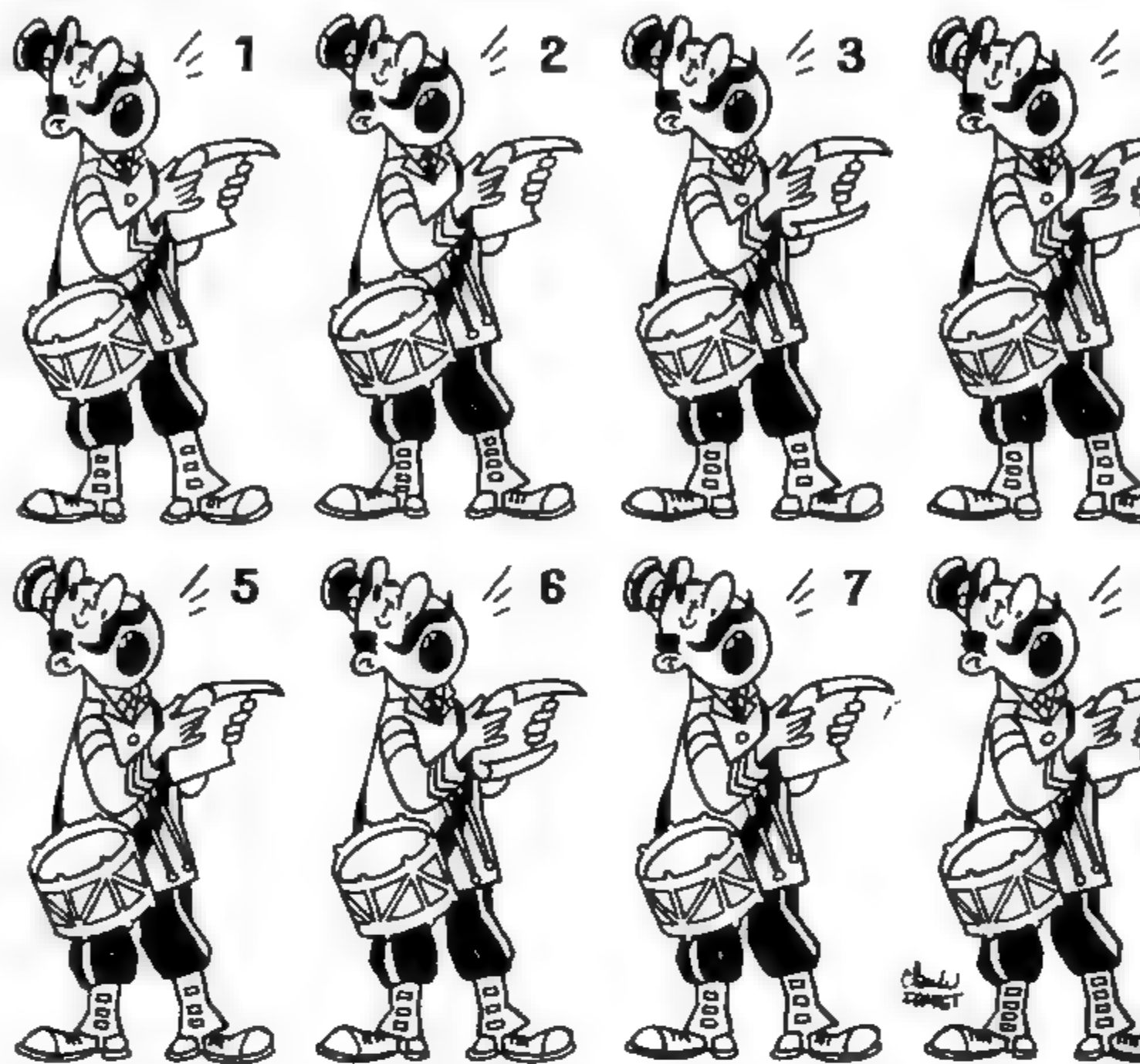
NOUS pensons qu'un petit tour à la piscine n'est pas pour vous déplaire... Suivons donc ce monsieur, victime des plaisanteries de ces deux garnements.

Vous ne manquerez pas de remarquer au passage, qu'un de ces quatre dessins comporte une impossibilité par rapport aux trois autres.

DANS QUEL DESSIN LA DECELEZ-VOUS ?

AVIS A LA POPULATION...

CE jovial garde-champêtre a un avis important à vous communiquer. Ecoutez-le bien et surtout, observez-le bien attentivement et reprenez, parmi ces huit dessins, les deux sur lesquels il se trouve très exactement dans la même position et dans une tenue identique.



Rendez-vous sur 1293 m LE MOT DE PASSE

JACQUES BENETIN refuse absolument de donner... le mot de passe à notre ami René Marc. Aurait-il été mal servi ? Vous ne manquerez pas de retrouver le fameux « mot de passe » en écoutant les émissions de Radio-Luxembourg (1293 m grandes ondes) et de Radio Monte-Carlo (205 mètres, ondes moyennes, 49,71 m et 42,02 m ondes courtes) le 14 mai prochain. La solution du mot de passe dans notre prochain numéro.

EXPRESSION COURANTE

VOUS connaissez tous ces expressions que l'on utilise parfois pour renforcer une comparaison. Par exemple, avoir une fièvre de cheval. Ce sont de telles expressions que nous avons évoquées dans ces six dessins désignés par les lettres A, B, C, D, E, F. En associant chacun de ces dessins à l'un des vingt termes de notre liste, vous retrouverez six de ces expressions courantes :

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. cœur de | 11. fer de |
| 2. esprit de | 12. bec de |
| 3. bête de | 13. langue de |
| 4. frère de | 14. pain de |
| 5. faim de | 15. menottes de |
| 6. culotte de | 16. rose de |
| 7. crâne de | 17. bille de |
| 8. cul de | 18. nord de |
| 9. coup de | 19. noir de |
| 10. fond de | 20. lampe de |

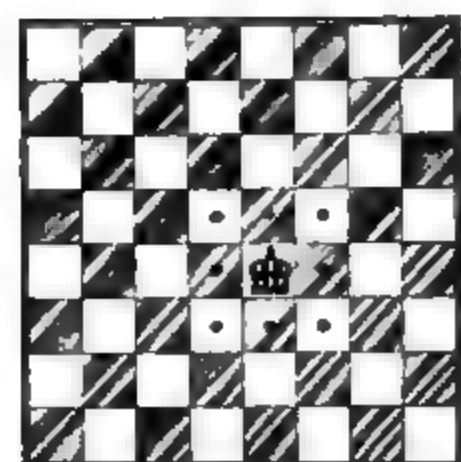


DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

PAR L'ANGE

VOUS êtes le général en chef de votre armée sur l'échiquier, et le roi, c'est vous, c'est la pièce qui vous représente sur

FIG. 1



échecs, le roi est la pièce principale et lorsqu'il est perdu (en fait, il n'est jamais pris, et nous verrons plus loin pourquoi), la partie est perdue. Lorsque, au cours d'une partie, un joueur abandonne, il signale son abandon en renversant son propre roi sur l'échiquier.

Non seule-

ment le roi vous représente mais, sur l'échiquier, son rôle correspond à celui de l'Etat-Major sur le champ de bataille. Le roi n'est donc pas une pièce que l'on va exposer inutilement. Il arrive, cependant, très rarement, et presque toujours en fin de partie, que le roi soit utilisé pour soutenir une opération.

LE ROI SE DÉPLACE EN TOUTE DIRECTION MAIS SEULEMENT D'UNE CASE À LA FOIS.

Le Roi se déplace donc comme la Dame, mais alors que la Dame a le champ libre, le Roi ne peut aller au-delà d'une case contiguë à celle où il se trouve (Fig. 1). Il ne peut aller sur une case déjà occupée, à moins qu'elle le soit par une pièce adverse et qu'il prenne cette pièce.

Le général et son état-major

Le Roi est handicapé non seulement par le peu de distance qu'il peut parcourir à chaque coup, mais aussi parce qu'il ne lui est pas permis de s'exposer.

Aux échecs : **LE ROI NE DOIT JAMAIS SE METTRE EN PRISE.**

C'est-à-dire que le Roi ne peut se mettre dans le champ d'action d'une pièce adverse. Par exemple, dans la Fig. 2, nous voyons que les mouvements du Roi blanc sont réduits à deux possibilités. Toutes les cases marquées d'une croix sont celles se trouvant dans le champ d'action de l'une des trois pièces noires. On voit donc que le Roi ne peut reculer sur e3 ou f3, cases où il se trouverait « en prise » du Pion ou du Fou ; il ne peut non



FIG. 2

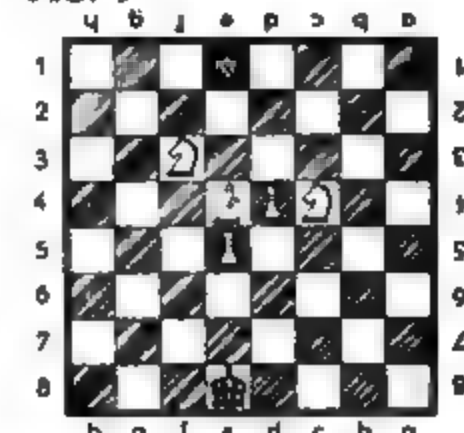
plus se déplacer de côté, sur e4 ou g4, car il serait « en prise » du Fou ou du Cavalier (voir les deux à e4). Enfin, comme des pièces blanches occupent les cases f5 et g3, il ne lui reste que les cases e5 et g5.

Du fait qu'un Roi ne peut en aucun cas se placer dans le champ d'action d'une pièce adverse, automatiquement, le Roi blanc et le Roi noir ne pourront jamais se trouver côte à côte, donc se rencontrer.

Au début de la partie, le Roi se place à côté de la Dame. Le Roi blanc se trouve donc à la droite de la Dame blanche, alors que le Roi noir, lui, se trouve à gauche de sa Dame. Nous pouvons enfin placer toute notre armée (Fig. 3).

Au cours d'une bataille, un général en chef cherche surtout à battre l'adversaire, soit en l'obligeant à capituler, soit en le capturant et ce n'est qu'accessoirement et

FIG. 3



LE JEU DE L'HOMME DES VŒUX

BELGIQUE (Avricourt).

Si le chat est amateur de poisson, il manifeste par contre une vive répulsion pour l'élément liquide.

Acclimater ce félin au contact de l'eau, et vous obtenez un chasseur de poissons exceptionnel. C'est ce que vient de réaliser un dresseur astucieux, mais qui eut tort de commercialiser le produit de ses travaux en louant à des pêcheurs d'un nouveau genre ces animaux préparés à la destruction des rivières.

La location des « chats de pêche » se faisait à l'heure et à la plongée.

Les amis de la gaule d'Avricourt, devant le danger, mirent fin à ce braconnage en envoyant le dresseur en prison et ses pensionnaires au zoo.

FRANCE (Paris).

En vertu du principe que la foule attire la foule, une agence de publicité met à la disposition des commerçants de détails qui désirent lancer une vente, des queues de clientèle, composées de figurants dont la mission est de jouer le rôle d'acheteurs. Ces clients factices se disposent en file d'attente, celle-ci ne cesse de grossir par l'apport de passants, désireux eux aussi de bénéficier d'une vente qui semble exceptionnelle.

Les laines X... ont inauguré cette méthode : de la laine aux moutons... de Panurge, il n'y a qu'une tente... celle du client.

ALLEMAGNE (Hambourg).

Les longues et délicates manœuvres que nécessite la mise à quai des bateaux sont périlleuses.

A Hambourg, les ingénieurs des installations portuaires utilisent un procédé révolutionnaire qui facilite l'accostage des navires :

« Les quais sont aimantés. »

Il est à prévoir que l'on interdira les chaussures à clous sur le port !...

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

LEUX DE L'HOMME DES VŒUX : Faux - Vrai.

(f) (g) (h) (i) (j) (k) (l) (m) (n) (o) (p) (q) (r) (s) (t) (u) (v) (w) (x) (y) (z) (aa) (ab) (ac) (ad) (ae) (af) (ag) (ah) (ai) (aj) (ak) (al) (am) (an) (ao) (ap) (aq) (ar) (as) (at) (au) (av) (aw) (ax) (ay) (az) (ba) (bb) (bc) (bd) (be) (bf) (bg) (bh) (bi) (bj) (bk) (bl) (bm) (bn) (bo) (bp) (bq) (br) (bs) (bt) (bu) (bv) (bw) (bx) (by) (bz) (ca) (cb) (cc) (cd) (ce) (cf) (cg) (ch) (ci) (cj) (ck) (cl) (cm) (cn) (co) (cp) (cq) (cr) (cs) (ct) (cu) (cv) (cw) (cx) (cy) (cz) (da) (db) (dc) (dd) (de) (df) (dg) (dh) (di) (dj) (dk) (dl) (dm) (dn) (do) (dp) (dq) (dr) (ds) (dt) (du) (dv) (dw) (dx) (dy) (dz) (ea) (eb) (ec) (ed) (ee) (ef) (eg) (eh) (ei) (ej) (ek) (el) (em) (en) (eo) (ep) (eq) (er) (es) (et) (eu) (ev) (ew) (ex) (ey) (ez) (fa) (fb) (fc) (fd) (fe) (ff) (fg) (fh) (fi) (fj) (fk) (fl) (fm) (fn) (fo) (fp) (fq) (fr) (fs) (ft) (fu) (fv) (fw) (fx) (fy) (fz) (ga) (gb) (gc) (gd) (ge) (gf) (gg) (gh) (gi) (gj) (gk) (gl) (gm) (gn) (go) (gp) (gq) (gr) (gs) (gt) (gu) (gv) (gw) (gx) (gy) (gz) (ha) (hb) (hc) (hd) (he) (hf) (hg) (hi) (hj) (hk) (hl) (hm) (hn) (ho) (hp) (hq) (hr) (hs) (ht) (hu) (hv) (hw) (hx) (hy) (hz) (ia) (ib) (ic) (id) (ie) (if) (ig) (ih) (ii) (ij) (ik) (il) (im) (in) (io) (ip) (iq) (ir) (is) (it) (iu) (iv) (iw) (ix) (iy) (iz) (ja) (jb) (jc) (jd) (je) (jf) (jg) (jh) (ji) (jj) (jk) (jl) (jm) (jn) (jo) (jp) (jq) (jr) (js) (jt) (ju) (jv) (jw) (jx) (jy) (jz) (ka) (kb) (kc) (kd) (ke) (kf) (kg) (kh) (ki) (kj) (kk) (kl) (km) (kn) (ko) (kp) (kq) (kr) (ks) (kt) (ku) (kv) (kw) (kx) (ky) (kz) (la) (lb) (lc) (ld) (le) (lf) (lg) (lh) (li) (lj) (lk) (ll) (lm) (ln) (lo) (lp) (lq) (lr) (ls) (lt) (lu) (lv) (lw) (lx) (ly) (lz) (ma) (mb) (mc) (md) (me) (mf) (mg) (mh) (mi) (mj) (mk) (ml) (mm) (mn) (mo) (mp) (mq) (mr) (ms) (mt) (mu) (mv) (mw) (mx) (my) (mz) (na) (nb) (nc) (nd) (ne) (nf) (ng) (nh) (ni) (nj) (nk) (nl) (nm) (nn) (no) (np) (nq) (nr) (ns) (nt) (nu) (nv) (nw) (nx) (ny) (nz) (oa) (ob) (oc) (od) (oe) (of) (og) (oh) (oi) (oj) (ok) (ol) (om) (on) (oo) (op) (oq) (or) (os) (ot) (ou) (ov) (ow) (ox) (oy) (oz) (pa) (pb) (pc) (pd) (pe) (pf) (pg) (ph) (pi) (pj) (pk) (pl) (pm) (pn) (po) (pp) (pq) (pr) (ps) (pt) (pu) (pv) (pw) (px) (py) (pz) (qa) (qb) (qc) (qd) (qe) (qf) (qg) (qh) (qi) (qj) (qk) (ql) (qm) (qn) (qo) (qp) (qq) (qr) (qs) (qt) (qu) (qv) (qw) (qx) (qy) (qz) (ra) (rb) (rc) (rd) (re) (rf) (rg) (rh) (ri) (rj) (rk) (rl) (rm) (rn) (ro) (rp) (rq) (rr) (rs) (rt) (ru) (rv) (rw) (rx) (ry) (rz) (sa) (sb) (sc) (sd) (se) (sf) (sg) (sh) (si) (sj) (sk) (sl) (sm) (sn) (so) (sp) (sq) (sr) (ss) (st) (su) (sv) (sw) (sx) (sy) (sz) (ta) (tb) (tc) (td) (te) (tf) (tg) (th) (ti) (tj) (tk) (tl) (tm) (tn) (to) (tp) (tq) (tr) (ts) (tt) (tu) (tv) (tw) (tx) (ty) (tz) (ua) (ub) (uc) (ud) (ue) (uf) (ug) (uh) (ui) (uj) (uk) (ul) (um) (un) (uo) (up) (uq) (ur) (us) (ut) (uu) (uv) (uw) (ux) (uy) (uz) (va) (vb) (vc) (vd) (ve) (vf) (vg) (vh) (vi) (vj) (vk) (vl) (vm) (vn) (vo) (vp) (vq) (vr) (vs) (vt) (vu) (vv) (vw) (vx) (vy) (vz) (wa) (wb) (wc) (wd) (we) (wf) (wg) (wh) (wi) (wj) (wk) (wl) (wm) (wn) (wo) (wp) (wq) (wr) (ws) (wt) (wu) (wv) (ww) (wx) (wy) (wz) (xa) (xb) (xc) (xd) (xe) (xf) (xg) (xh) (xi) (xj) (xk) (xl) (xm) (xn) (xo) (xp) (xq) (xr) (xs) (xt) (xu) (xv) (xw) (xx) (xy) (xz) (ya) (yb) (yc) (yd) (ye) (yf) (yg) (yh) (yi) (yj) (yk) (yl) (ym) (yn) (yo) (yp) (yq) (yr) (ys) (yt) (yu) (yv) (yw) (yx) (yy) (yz) (za) (zb) (zc) (zd) (ze) (zf) (zg) (zh) (zi) (zj) (zk) (zl) (zm) (zn) (zo) (zp) (zq) (zr) (zs) (zt) (zu) (zv) (zw) (zx) (zy) (zz)

Sur les antennes de Radio-Luxembourg, vous retrouverez tous les dimanches, à 20 h 40, l'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland dans leur émission CARNET DE BAL. Votre ami Marcel Fort vous présente, tous les mercredis, le QUITE OU DOUBLE (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 h sur Radio Monte-Carlo) et le CROCHET RADIOPHONIQUE, tous les lundis, à 20 h 05 sur les deux chaînes. Enfin, c'est tous les jours à 12 h 25 que, sur Radio-Luxembourg et Radio Monte-Carlo (sauf le dimanche), vous écouterez L'HOMME DES VŒUX !

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Voleurs et criminels se tiennent tranquilles (provisoirement), aussi Robillard a-t-il quelques loisirs. Pas pour longtemps, vous allez le constater.

Examinez bien attentivement chaque dessin car la clé du problème s'y cache, et Robillard aura bien besoin encore cette fois, de vos lumières.



● Le fameux bandit anglais Tony Smith, dont personne n'a vu le visage, est en ce moment en France.



● Le tuyau était bon, les deux hommes sont là. Mais l'inspecteur Robillard a ordre de filer Smith.



● Par un indicateur, Robillard apprend que Smith a rendez-vous la nuit même avec un homme inconnu...



● Sûr de lui, Robillard se lance sur la piste d'une des deux voitures. Est-ce bien celle du bandit anglais?



PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD

Une fois de plus, vous vous êtes trompé. Et pourtant, vous avez la preuve sous les yeux !

Quant à vous, jeunes amis, vous avez déjà trouvé pourquoi Robillard aurait dû suivre l'autre voiture. Vérifiez si vos déductions sont justes.

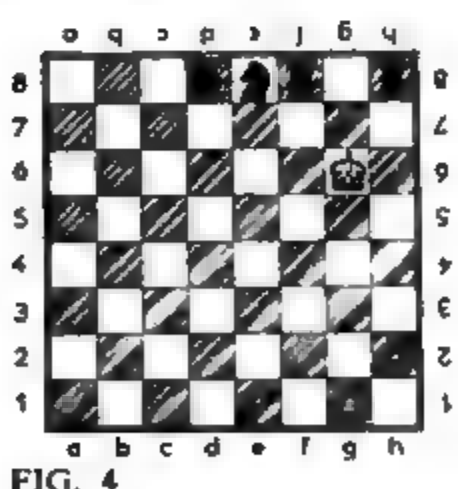


FIG. 4

que si cela est utile pour la victoire qu'il fait un officier d'un soldat. Aux Echecs, il en est de même, et il s'agit non pas de conduire des Pions à promotion, mais de gagner la partie en obligeant le Roi adverse à capituler ou à se trouver en position d'Echec et Mat, c'est-à-dire une position où il ne lui soit plus possible d'être défendu et pris au coup suivant.

Voyons toutefois comment le valeureux Pion, arrivé à

la huitième rangée, peut être promu :

UN PION ARRIVE À LA DERNIÈRE RANGÉE DEVIANT, AU CHOIX DU JOUEUR À QUI IL APPARTIEN, UN CAVALIER, UN FOU, UNE TOUR OU UNE DAME.

Il ne peut pas rester Pion ou être promu Roi. Il peut, cependant, être promu Dame, même si la vraie Dame est toujours intacte ; ainsi, théoriquement, un joueur poussant tous ses Pions à promo-

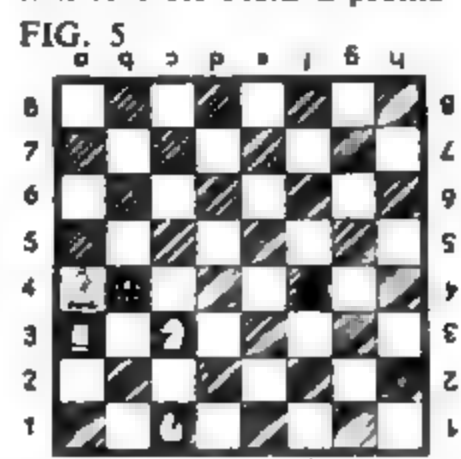


FIG. 5

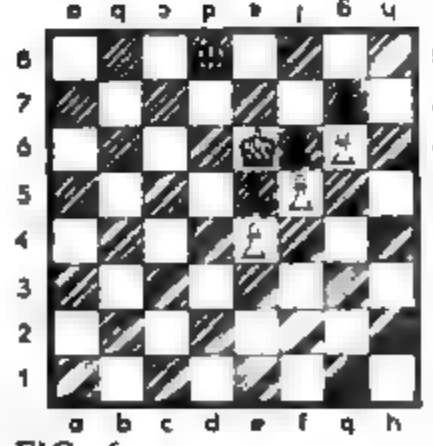


FIG. 6

tion, pourrait avoir neuf Dames !

Et voici quelques exercices :

1. Etudiez la position (Fig. 4) vue du côté noir (Nord). Reconstituez la position sur votre échiquier. Avec le Roi noir et en supposant que les pièces blanches ne bougent pas, comment et par où allez-vous passer pour aller attaquer la seule pièce blanche non défendue ?

2. Examinez attentivement (Fig. 5) la situation de ce

Roi blanc devant ces quatre pièces noires. Que va-t-il arriver si c'est à blanc de jouer ?

3. Reconstituez la position de la Fig. 6. Si c'était à blanc de jouer, pourquoi serait-ce une erreur de prendre le Cavalier par Fc1 x C f4 ?

4. Reconstituez la position de la Fig. 7. Si c'est à blanc de jouer, comment peut-il mener un de ses Pions à promotion ? Et, si c'est à noir de jouer, comment peut-il l'en empêcher ?

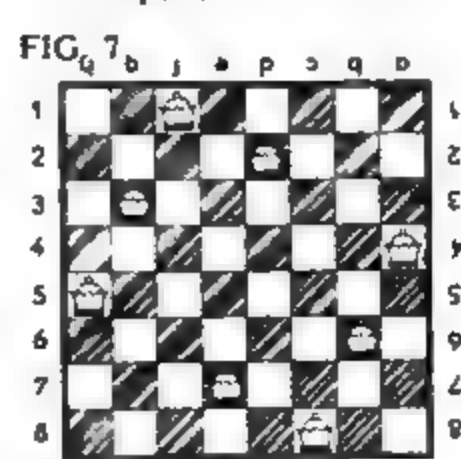


FIG. 7

SOLUTION DES EXERCICES DE LA SEMAINE DERNIÈRE :

1. En coupant par les grandes diagonales, soit par : h1 - a8, a8 - h8, h8 - a1 et a1 - h1, soit par h1 - a1, a1 - h8, h8 - a8 et a8 - h1, ou enfin par : h1 - h8, h8 - a1, a1 - a8 et a8 - h1.
2. Pour « couvrir » les cases b8 et g8 avec une Dame, il faut la placer à b6, b1, d6, g3, a8 et g8.
3. Pour mener simultanément les Fous placés à c6 et f4 sans être elle-même en prise par un de ces Fous, la Dame devra se placer à f6.
4. Il n'y a que deux moyens de gagner la Dame blanche à coup sûr. Noir joue, soit : C e7 - f5, soit C e7 - g6. La Dame se trouve « en prise » et ne peut aller nulle part !
5. Il existe plusieurs solutions à ce petit problème qui consiste à placer huit Dames de façon qu'aucune ne soit « en prise » d'une autre. En voici une : placez les Dames à a4, b6, c8, d2, e7, f1, g3 et h5.

LYAUTEY L'AFRICAIN



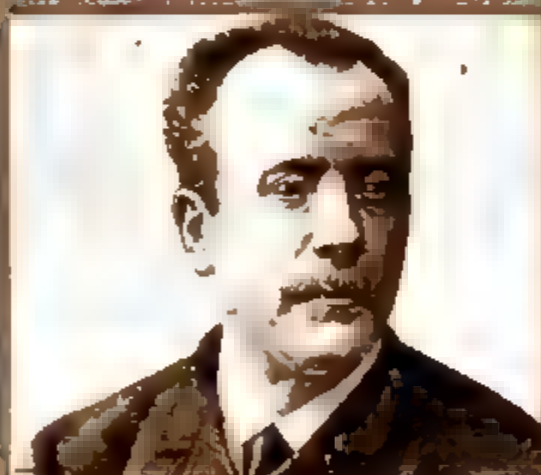
LOUIS, HUBERT, GONZALVE, LYAUTEY, naquit, à Nancy, le 13 novembre 1854, dans la maison qui est au n° 19 de la rue Girardet, à côté de l'immeuble qui abrite actuellement l'Ecole Nationale des Eaux et Forêts.



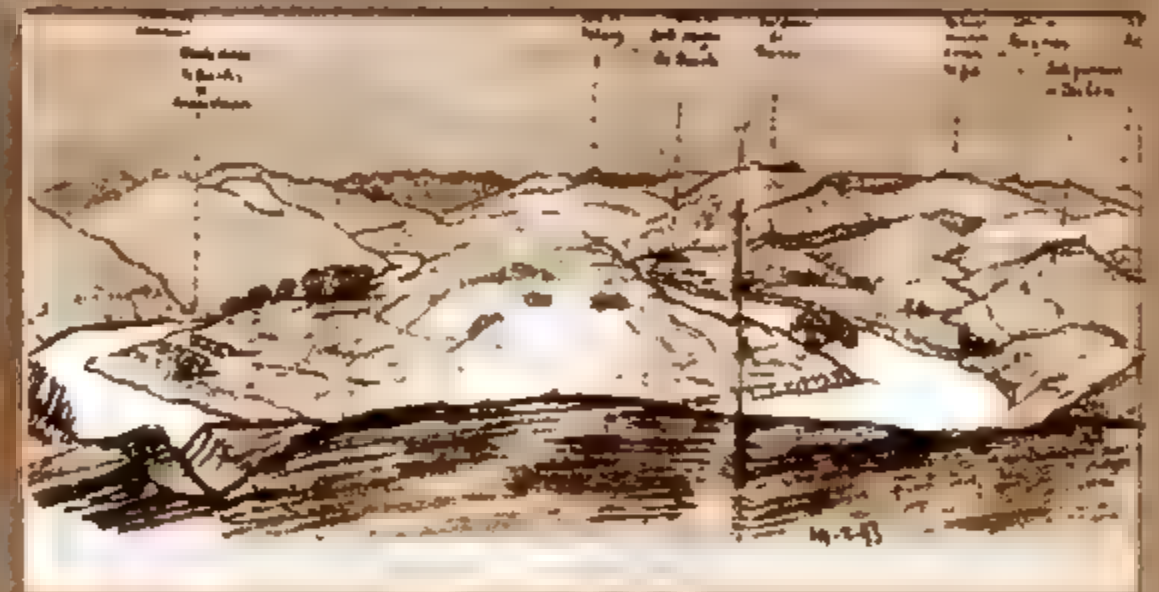
Hubert Lyautey devait avoir dix-huit mois, quand eut lieu, à Nancy, un défilé militaire. Sa nourrice voulut lui montrer mais, Hubert tomba dans la rue. Une affection de la moelle épinière devait s'ensuivre, qui l'obligea à porter un corset de cuir et d'acier.

Lyautey

LYAUTEY, Maréchal de France, aimé et respecté de tous, Français et Marocains, avait toujours exprimé le désir d'être enterré dans ce Maroc qu'il avait pacifié, organisé et tant aimé. Depuis quinze ans son corps gisait à Rabat dans le tombeau dont il avait lui-même dessiné l'architecture. Et voici qu'aujourd'hui, le Maroc ne veut plus de lui. Un maréchal de France a toujours sa place sous le Dôme des Invalides. C'est donc là que désormais reposeront Lyautey et Madame Lyautey.



LE COMTE ALBERT DE MUN.
Lyautey fut reçu à « St-Cyr », en 1873. C'est alors qu'il fut un fervent disciple d'Albert de Mun, prêchant le catholicisme social, sans aucune distinction de classe. Il passa par l'Ecole d'Etat-Major et 1882 le vit lieutenant dans le Sud-Oranais.



En 1893, le commandant Lyautey était à Gray. Mais, en août 1894, un télégramme l'appela à partir pour le Tonkin, où continuaient les opérations. Il devait y retrouver le colonel Gallieni, qui en fit son chef d'Etat-Major, l'initia à ses méthodes et utilisa tous ses talents, y compris ceux de dessinateur ; on voit ici la frontière sino-annamite, dessinée par le commandant Lyautey lui-même, en 1895.



Gallieni, envoyé, en 1897, à Madagascar, dont il fut le pacificateur, ne tarda pas à faire venir à ses côtés Lyautey, qu'il fit nommer lieutenant-colonel. Il lui confia les opérations finales au sud de l'île. Lyautey s'y employa admirablement, réorganisant au fur et à mesure de la « conquête », ouvrant des routes, créant un réseau télégraphique, améliorant les conditions d'hygiène. Le dernier chef rebelle fut réduit par Lyautey. L'île rouge garde le culte amical de Lyautey.

Promu colonel au début de 1902, commandant le 14^e régiment de hussards à Alençon, il pensait avoir terminé sa carrière « coloniale », quand il fut envoyé, en 1903, dans le Sud-Oranais, où il prit le commandement de la subdivision d'Ain Sefra. C'est là qu'il reçut les étoiles de général de brigade, puis, à Oran, celles de général de division. Il pacifia le Sud-Oranais, traitant différemment chaque tribu. C'est là qu'il rencontra le père de Foucauld et le commandant Laperrine.





Le 17 avril 1912, une émeute éclatait à Fex, au Maroc, alors indépendant ; des Français étaient assassinés, puis, la fureur des pillards s'exerça sur le quartier israélite du Mellah, qui fut saccagé. Les Juifs y furent décimés. Le sultan Moulay Hafid fit ouvrir son palais aux malheureux, qui s'entassèrent dans les cours et dans la ménagerie.



La France, émue par ces massacres, intervint pour rétablir l'ordre. Le général Lyautey, promu résident général, fit son entrée solennelle à Marrakech, le 1^{er} octobre 1912.



Lyautey, par sa grande compréhension et son énergie, s'imposait à tous. Chef reconnu par l'autorité du Sultan, il s'employa avec succès à réduire la guerre entre les différentes tribus, avec l'appui de deux grands soldats : Gouraud et Baumgarten.

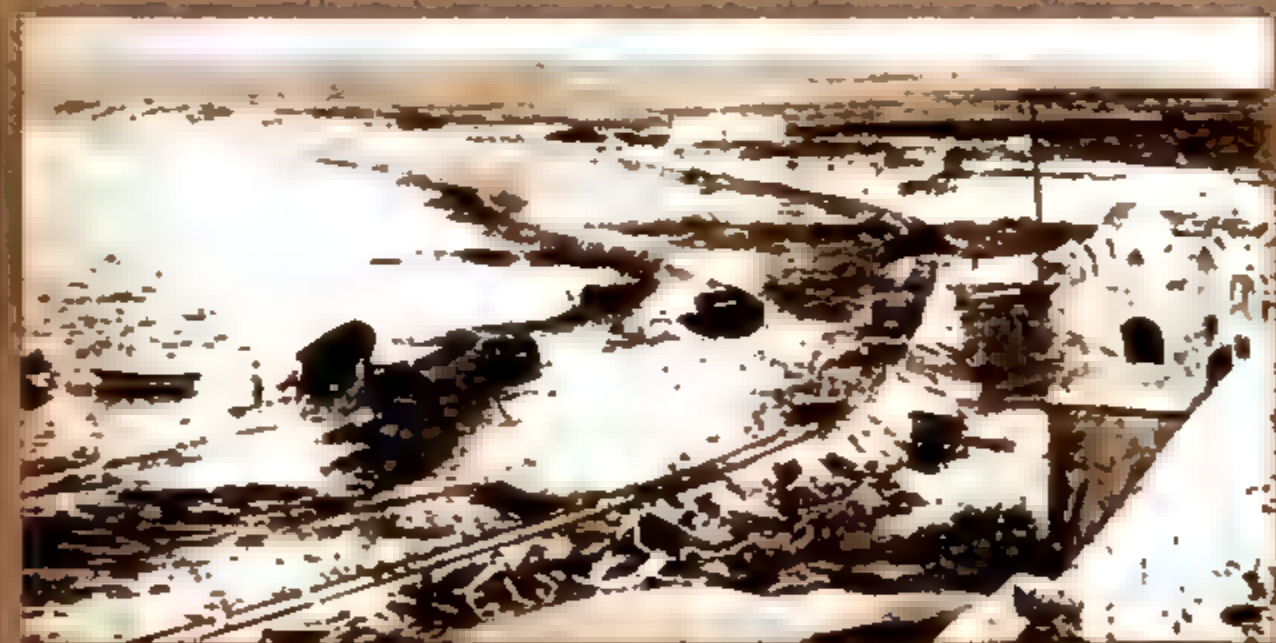


Disciple d'Albert de Mun, Lyautey le fut de tous temps. Strict pour le maintien de l'ordre, mais humain au maximum, il est réellement l'ami de ses soldats. Il exige leur bien-être, leur hygiène et, s'il goûte la soupe, c'est vraiment pour qu'elle soit bonne et non par simple démonstration. Il surveille particulièrement le service médical et social, améliorant les conditions de vie et d'hygiène.



Adoré de ses hommes, Lyautey avait su aussi gagner l'amitié marocaine. Les sultans Moulay Youssef et Mohamed ben Youssef (le roi Mohamed V) l'aimaient et le respectaient. Grâce à ses nombreuses relations humaines, Lyautey put réaliser son cher désir. Il se plaisait à dire : « J'ai besoin d'hommes, de beaucoup d'hommes pour faire de la vie, pour mettre en valeur, pour construire. »

Les deux aspects du port de Casablanca avant et après Lyautey montrent assez la transformation opérée sous son influence.



Le Maroc doit tout à Lyautey : son unité, sa cohésion, son essor. Lyautey a préparé l'indépendance du Maroc en lui donnant une âme et un corps. Il sut, comme à Madagascar, prévoir, dessiner, construire, mettre en valeur les installations économiques et sociales du Maroc. Les voies ferrées, les ports, les routes, les écoles, les hôpitaux, l'agriculture, les grandes cités, sont l'œuvre du grand « bâtisseur ».

Lyautey sut également sauvegarder les superbes monuments anciens, gardant ainsi au Maroc un patrimoine artistique incomparable qui était voué à la destruction. Mais un de ses plus grands mérites est certainement d'avoir su s'entourer d'une équipe d'hommes remarquables qui lui permirent de mener à bien l'œuvre grandiose de la France pour le bien du Maroc.



Lyautey avait été élu, dès 1912, à l'Académie Française, en raison de ses écrits, mais les campagnes du Maroc et la guerre 1914-1918 retardèrent sa réception jusqu'en 1920. En octobre 1925, le Maréchal et Madame Lyautey quittèrent le Maroc pour prendre un repos bien gagné dans leur propriété lorraine de Thorey. Ils reçurent leurs amis, en particulier le sultan du Maroc et le prince Hassan.



Le 27 juillet 1934, vers 11 heures du matin, les cloches de l'église de Thorey sonnèrent le glas, Hubert Lyautey, Maréchal de France, venait de mourir, à 80 ans. Lyautey eut des obsèques grandioses par la ferveur comme par la participation des assistants, en attendant son transport à Rabat.



Le 5 novembre 1937, à Casablanca, fut inaugurée la statue du Maréchal. Le Sultan du Maroc déclarait : « Nous saurons l'entourer des sentiments de gratitude qui nous animeront toujours envers le Maréchal Lyautey... union franco-marocaine, indispensable à la grandeur de nos deux pays. »

RESUME. — Jacques Le Gall secourt un homme qui, avant de mourir, lui révèle la cachette d'une valise. Jacques échappe aux tueurs et revient au château accompagné de la police, mais toute trace du crime a disparu...



REGARDEZ!... VOILÀ LA... OOOH!



EH BIEN QUOI?...

LA... LA CACHETTE EST VIDE!... LA VALISE A ÉTÉ VOLÉE!



DÉCIDÉMENT, VOUS N'AVEZ PAS DE CHANCE, HERR LE GALL!... PAS PLUS DE VALISE QUE DE CADAVRE!...

JE... JE NE COM... -PREND PAS!...

BRIGADIER!...



NOUS AVONS FOUILLÉ LE CHALET ET SES ENVIRONS... NOUS N'AVONS RIEN TROUVÉ QUI PERMETTE DE CROIRE QU'UN CRIME AIT ÉTÉ EFFECTIVEMENT COMMIS ICI, OÙ MÊME QUE QUELQU'UN D'AUTRE QUE HERR LE GALL AIT HABITÉ LES LIEUX!

C'EST... C'EST IMPOSSIBLE!... VOYONS BRIGADIER, RÉFLÉCHISSEZ... POUR QUOI ME SÉRAIS-JE AMUSÉ À INVENTER TOUTE CETTE HISTOIRE?!... IL EXISTE AU MOINS UN INDICE: LA PORTE D'ENTRÉE FRACTURÉE.



EXACT! MAIS ELLE A SANS DOUTE ÉTÉ FORCÉE PAR UN SIMPLE VAGABOND DÉSIREUX DE S'ABRITER UNE NUIT! HMMM... ALLONS, HERR LE GALL, SOYEZ BEAU JOUEUR! IL N'Y A PAS ICI L'OMBRE D'UN INDICE QUI CORROBORE VOS DIRES!

MAIS ENFIN, PUISQUE JE VOUS DIS QUE...



ALLONS! AVOUEZ PLUTÔT QUE LES SOM-BRES HISTOIRES DE HERR SCHUMAKER VOUS TROTTAIENT DANS LA TÊTE, ET QUE LA NUIT, LA SOLITUDE ET L'ORAGE AIDANT, VOUS AVEZ ÉTÉ... HEU... PRIS DE PANIQUE... VOUS ÊTES CRU MENACÉ, ET



MAIS JE PROTESTE ÉNERGIQUEMENT! JE NE SUIS PAS FOU!... JE VOUS JURE QUE J'AI VU, J'AI TOUCHÉ LE CADAVRE DE VON LUTZEN!

HALLUCINATION, HERR LE GALL. ÇA ARRIVE PARFOIS EN HAUTE MONDAGNE!



UNE AUTRE FOIS, AVANT DE NOUS DÉRANGER, ASSUREZ-VOUS D'ABORD QUE VOUS N'AVEZ PAS RÊVÉ TOUT ÉVEILLÉ!

INUTILE DE MARCHANDER À CONQUÉRIR CES TÊTES DE MULES! LEUR OPINION EST FAITE. JE SUIS UN HAL-LUCINÉ!



EH BIEN, JE NE VOIS PAS CE QUE NOUS POURRIONS FAIRE DE PLUS ICI?!... NOUS ACCOMPAGNEZ-VOUS, HERR LE GALL?

NON... AVEC L'AUTORISATION DE HERR SCHUMAKER, JE RESTE!



JE VOUS PROUVERAI, BRIGADIER, QUE CE QUE JE VOUS AI RACONTÉ N'EST PAS DE L'HALLUCINATION!

À VOTRE AISE, MON JEUNE AMI, ET BONNES VACANCES TOUT DE MÊME!



ET CE SOIR LÀ...

J'AI SÛREMENT TORT DE M'OBSTINER... QUELQUE CHOSE ME DIT QUE JE COURS UN TRÈS GRAND DANGER ICI... J'AURAIS DÛ REDESCENDRE AVEC LES GENDARMES, MAIS JE VEUX PROUVER LA VÉRITÉ!...



À SON TOUR, JACQUES FOUILLE MINUTIEUSEMENT LE CHALET EN VAIN...

CES TUEURS ONT VRAIMENT PENSÉ À TOUT POUR... TIENS?...



?!?! OH!... LES BILLETS QUE J'AI RAMASSÉS DANS L'APPENTIS! BON SANG!... J'AI OUBLIÉ DE LES MONTRER AU BRIGADIER!... BAH!... SANS DOUTE AURAIT-IL PENSÉ QU'ILS M'APPARTENAIENT, ET QUE JE TENTAIS DE L'IMPRESIONNER?

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

DIVERS

Gagnez un magnétophone. Demandez régit. concours Boite postale n° 72, Chaussée d'Ixelles, Ixelles 1 Belgique. Joindre timbre français ou belge pour réponse.

CORRESPONDANTS

Le Club des Muriels, 32 bis, avenue Saint-Louis, Saint-Maur (Seine), ch. club étranger parlant français pour correspondre avec lui. Ch. corresp. 19/21 ans, Canadien. Ecrire J.J. BANDECCI, Centre N.P., Peggy Leire.

SIMIONI, r. de la Somme, Auch (Gers), corresp. av. Africain ou Américain collect. insectes.

ECHANGES

Ech. tb. contre im. Zorro. REMPP G., rue de Kintzheim à Colmar (Haut-Rhin).

VENTES

V. « Pilote » n°s 13 à 71 à 0,30 NF pièce. N°s « But et Club » gratis. GRJAS Bernard, H.L.M. du Montfaucon, Privas (Ardèche).

Vends timbres neufs France prix catalogue Yvert, n°s 755 à 1245. Remise intéressante. Adresser manuscrits à M. LABRUDE, 9, rue de Lorraine, à Epinal (Vosges).

V. livres-dizques, liste sur demande contre 1 fr. V. « Pilote » 12 à 65, le tout 20 NF. Tout achat pourra se payer en plus, mens. LECHEVIN J.M. 6 r. A.-Cournot, Gray (Hte-S.).

Recevez des timbres à choisir chez vous. Renseign. GUIGNARD à Fessenheim (Ht-R.). Seldes 15 col. franç. 2,25-50 France 1,25, 9 Afrig. (animaux) 1,25. Les 3 lots 4 NF.

Claude BOISSEZ, 45, rue Pasteur, Essay-les-Nancy (M.-et-M.), vendrait un projecteur 16 mm Cinéta 110-220 V. très bon état, avec un film 16 mm 30 m. 50 NF.

COIN DES PARENTS

V. caméra Eumig 8 mm, neuf, 3 objectifs, 500 NF. LECHEVIN, 6, r. A.-Cournot, Gray (Hte-Saône).

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images
des Albums FANFOU

Concurrents du JEU des CANNIBALES

Pour échanger vos doubles,
écrivez aux adresses ci-dessous :

Mlle Danielle GIEU, 92, rue du Président-Roosevelt, Sartrouville (S.-et-O.).
Mlle Marie-Odile GIEU, rue de la Poste, à Domagne (I.-et-V.).
Mme BARRE, pres la gare, à Nalliers (Vendée).
Sœur HERMINIE, 39, rue Saint-Lazare, L'Isle-Adam (S.-et-O.).
Mme Louis BUSSAT, Jonzier, par Volleiry (Haute-Savoie).
Mlle Georgette COUVANT, hôpital Robert, Ancenis (L.-Atl.).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

Nous attendons : vos meilleures photos, vos reportages, sur la vie du Grand Cirque de France

★ Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'oubliez pas ce que « Pilote » attend de vous :

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème, tu-

multueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « Pilote » !

Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG.

Vous y assisterez à un programme de grande classe :

Philippe Gruss et ses panthères ;

Une magnifique cavalerie ;

Les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chatelard, les célèbres émissions : le Crochet radiophonique et la Quitte ou double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE

« CARNET DE BORD »

UNE REPRESENTATION

GRATUITE

AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments...

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE SERA EN BELGIQUE :

le mardi 9 mai, à NAMUR

et du mercredi 10 mai au mardi 16 mai, à CHARLEROI (Plaine des Manœuvres).



S.O.S. ANIMAUX

Amis lecteurs,

Grâce à sa diffusion sur l'antenne de Radio-Luxembourg et grâce à sa parution dans votre journal « Pilote », la rubrique S.O.S. Animaux prend une ampleur extraordinaire.

Toutes vos demandes, tous vos appels, qui nous parviennent chaque semaine (et qu'il nous est impossible de publier intégralement sous peine de remplir entièrement « Pilote ») demandent à être étudiés et comparés pour que nous puissions donner satisfaction au plus possible d'entre eux, et chaque semaine, je me débats sous un monceau de courrier. Mais l'une de nos fidèles adhérentes, passionnée d'animaux, est venue à l'aide du Club et grâce à son concours, nous pensons « enrichir » encore notre équipe ! Il s'agit de Mlle Danièle Roy, étudiante, qui demeure à Montreuil (Seine) et qui vous conte, cette semaine, une anecdote qui m'a paru vraiment charmante :

« Lorsque mon petit frère avait quatre ans, il était resté un jour sans surveillance dans la salle à manger où était mon aquarium avec mon poisson rouge. Mon petit frère voulait lui donner des daphnies séchées qui étaient dans une petite boîte en plastique au couvercle rouge. Malheureusement, le poivre était dans une petite boîte semblable et mon petit frère, évidemment, se trompa. Il en versa beaucoup dans l'aquarium et le poisson commença à avaler cette nourriture nouvelle. Lorsque je revins, je trouvai mon poisson agité d'étranges convulsions et en proie à une agonie véritablement atroce. Je l'attrapai alors, et prise d'une inspiration subite, je le plongeai dans un verre d'eau de Vichy, puis je le laissai pour ôter le poivre de ses écailles. Mais il n'allait pas beaucoup mieux ! Alors, avec maman, nous avons fait de la « respiration artificielle » au poisson rouge en lui soufflant de l'air dans la bouche et en le replongeant dans l'eau. Cette opération dura une heure, au bout de laquelle notre poisson était pratiquement ressuscité ! »

Quant à vous, amis lecteurs, vous êtes tous invités à vous inscrire au « Club du Jeune Ami des Animaux », aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2^e).

Amicalement,

Jean Paul

N° 106. Robert NODE, chez Mme Duyker, propriété Orsini, impasse de la Tourelle, Le Merlan, Marseille (Bouches-du-Rhône).

« J'ai deux petits chats à placer dans Marseille ou ses environs : un zébré roux et l'autre noir. »

N° 108. P. PITARD, bureau de tabac, r. Principale à Dollon (Sarthe). « Je donnerai à un ami des bêtes un couple de

tourterelles que je ne peux malheureusement garder... »

N° 109. Mme DOUCHET Louise à Ury (Seine-et-Marne).

« Je suis obligée de me défaire de mon chien, un berger-loup de 4 ans, oreilles cassées, robe foncée, loup sauvage à dominance foncée. Il est très bon gardien, affectueux, comprend tout et adore les enfants. Il est habitué à être attaché la journée et lâché la nuit.

Il n'aime pas les autres animaux, tels poules ou canards. Il s'appelle Zodiaque. »

N° 110. Guy CHRISTIAN, à Armeau (Yonne).

« On a trouvé dans les rues un tout petit chien de un an 1/2 environ, très gentil, couleur blanche avec plusieurs taches noires sur le dos, race fox. Il a un collier mais pas de nom. Je serais bien content s'il retrouvait son maître... »

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.

31, rue du Louvre

PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean HEBARD

Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT

Conseil de rédaction :

R. JOLY, R. GOSCINNY, J.-M. CHARLIER

★

ABONNEMENTS

France et Communauté française

12 mois 37 NF
6 mois 19 NF
3 mois 10 NF

Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
45 NF
23 NF
12 NF

C.C.P. Paris 2375-25

★

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.969-16

★

ABONNEMENTS

Interpress S.A. 1, Boulevard, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 43 FS.
6 mois 22 FS.

Compte chèque postal : 11.133-51

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.

CONSTRUISEZ CES SPLENDIDES MODÈLES RÉDUITS, c'est si facile !

grâce à nos boîtes de constructions préfabriquées, livrées absolument complètes avec notice détaillée.

● AVIONS (maquettes volantes)

- SUPER SABRE
Env. 350 mm, 7 NF
- SUPER MYSTÈRE
Env. 325 mm, 7 NF
- ETENDARD IV
Env. 275 mm, 7 NF
- REPUBLIC F.84 F
Env. 300 mm, 10,50 NF
etc... etc...

Ces avions peuvent voler avec le moteur à réaction JETEX-50 livré avec notice et access. 7,70 NF.



● AVIONS de vol circulaire contrôlé



et toutes les boîtes BERKELEY'S
vol libre — radio commande — vol circulaire.

L'EPERVIER pour moteur à explosions de 1,5 à 2,5 cc. la boîte 27,75 NF.

● AVIONS EN PLASTIQUE (maquettes d'exposition)

Tous les modèles Lindberg, Heller-Solida.

● BATEAUX (maquettes navigantes)



vedette BLUE-SKY cruiser échelle 1/31, longueur 600 mm peut être radio-commandée

c'est une production « NAVIG »

CONSTRUISEZ aussi le modèle réduit spécial qui répond à vos désirs, avions, bateaux commandés par câble ou par radio et pour connaître les vraies joies du modèle réduit faites de la RADIO-COMMANDE.

A LA SOURCE DES INVENTIONS,

Demandez notre documentation N° 32 sur le MODELISME EN FRANCE
124 pages — 800 photos et dessins — contre mandat de 3 NF

56, boulevard de Strasbourg, Paris (10^e)

(Près des Gares Est et Nord)

ATTENTION, pour tous nos articles, port et emballage en sus.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Le Vautour a pu rejoindre le Tonneau. Zappy suit la piste à Aiz-la-Chapelle, puis à Munich. En poursuivant l'inconnue qui l'a mis en garde, il tombe entre les mains des hommes du Tonneau, mais la femme n'est autre qu'Edith Jeanson et, grâce à elle, Zappy parvient à fur



Pilote

N°82
18 MAI 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE
France 0,80 NF
Belgique 16 Fr 8
Suisse 0,95 Fr 5



**Le retour
d'Astérix
le Gaulois**



de vraies vacances
AU FIL DE L'EAU



PILOTE ET L'ART GOTHIQUE

De Paul BOISSELEAU, à Saint-Martin-des-Noyers (Vendée).

« Je suis lecteur de « Pilote » depuis le premier numéro. Chaque semaine, je me délasser en lisant dans « Pilote » les Aventures de Nicolas, Michel Tanguy, Jacques Le Gall, P'tit Pat, le Démon des Caraïbes... que sais-je encore ! Mais « Pilote » entre aussi en action pendant la classe. Mardi dernier, la leçon d'histoire portait sur l'Art Gothique. Nous étions à parler de la construction d'une cathédrale quand à ma grande stupefaction, le professeur sortit le pilotorama expliquant la construction d'une cathédrale. Ainsi, grâce à « Pilote », nous avons vu en détail les différents ouvriers, les méthodes de travail et toutes les autres choses relatives à la construction d'une cathédrale. Je suis au pensionnat Saint-Gabriel depuis deux ans. Au début, quand je lisais « Pilote » avec l'un de mes camarades, Pierre-Alain Bonnigal (qui a comme moi son Carnet de Bord), tout le monde nous regardait. C'est ainsi, grâce à nous, que « Pilote » a fait son apparition à Saint-Gabriel. Je remercie « Pilote » de tout ce qu'il nous apprend en nous délassant et dis : « Pilote, ça c'est un journal ! »

Cette lettre se passe de commentaire. Disons simplement que « Pilote » est heureux de suivre ses lecteurs... jusque dans leurs programmes scolaires.

LE PORT D'ANVERS

De Yves VAN BAETEN, à Anvers (Belgique).

« Je suis un fervent admirateur de vos pilotoramas et je les collectionne. Je m'intéresse tout particulièrement à tout ce qui touche la marine. J'aurais beaucoup aimé que vous traitiez prochainement de notre port d'Anvers, l'un des plus grands ports européens ? »

Voyez, cher lecteur, combien nous tenons à vous satisfaire. Votre suggestion a été retenue par notre Comité de Rédaction. Elle a passé maintenant le stade de la réalisation et nous sommes heureux de vous annoncer la parution de notre Pilotorama sur le PORT D'ANVERS pour notre prochain numéro !

Attention Amis lecteurs de PILOTE !

Ne manquez pas de nous rendre visite à notre stand du SALON NAUTIQUE. Vous y participerez au grand jeu du « Navigateur Solitaire » ; de nombreux lots sont à gagner. Les détenteurs du CARNET DE BORD auront la possibilité, en se faisant inscrire à notre stand, de s'initier au ski nautique et au ski d'eau, le nouveau sport.

NOS LECTEURS NOUS RENSEIGNENT

De Daniel DURAND, 25 bd de Hardeval, Laxou (M.-et M.).

Je remercie toute l'administration de « Pilote », ainsi que tous ceux qui, par leur travail, forment ce livre.

J'en profite aussi pour vous signaler que je peux vous donner certains détails sur la bataille de Nancy au cours de laquelle Charles le Téméraire mourut en 1477 ; il fut trouvé dans l'étang Saint-Jean, comme vous l'avez indiqué, à moitié mangé par les loups et à l'endroit exact où l'on retrouva son corps, on édifia un monument qui rappelle le geste de René II envers l'Etat de France, alors dirigé par Louis XI. La maison où l'on transporta le cadavre du duc de Bourgogne existe toujours : elle est située Grande-Rue, mais je ne puis vous indiquer son numéro. Sur le trottoir est gravé en chiffres noirs sur fond blanc 1477 et il a été posé une plaque sur le mur de cette maison pour rappeler ce fait.

Merci, au nom de tous nos lecteurs, pour ce renseignement !



ÉMULES DE "ROBIN DES BOIS"

les jeunes archers de Svatava Sediva

TOUS les sportifs connaissent l'importance d'un entraînement précoce pour la fabrication de futurs champions. Le tir à l'arc n'échappe pas à cette règle et les meilleurs archers commencent très jeunes à pratiquer leur sport favori.

Les dirigeants de la société « Svatava sediva », une des plus importantes et des plus représentatives sociétés de tir à l'arc de Tchécoslovaquie, ont créé un cercle sportif réservé aux enfants, âgés de 9 ans, en vue de les aligner dans des compétitions importantes. Ces compétitions sont ouvertes aux écoliers de Prague qui désirent se perfectionner dans la pratique du tir à l'arc. Les jeunes adeptes consacrent

quelques heures chaque semaine à la connaissance de cet art qui a perdu aujourd'hui son contexte guerrier pour ne plus être qu'un sport noble.

Les petits garçons et les petites filles écoutent religieusement l'histoire des grands archers tchécoslovaques qu'on leur donne en exemple. Les dirigeants de ce cercle de jeunes pensent, en effet, que l'entraînement devant les cibles n'est pas tout, et qu'il faut donner aussi aux futurs champions une sorte d'éducation sportive scientifique dont les meilleurs exemples sont puisés dans l'histoire des grands maîtres du tir à l'arc de Tchécoslovaquie.

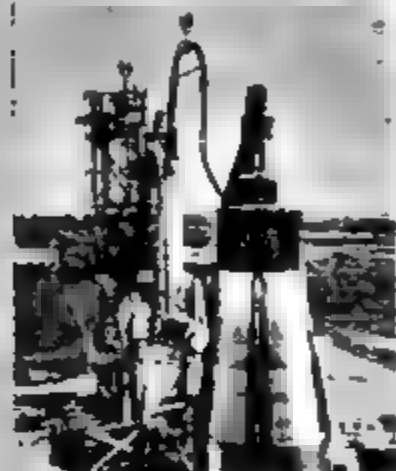


Il y a 566 jours, nous publions déjà la première photo du commandant Shepard

L'HOMME-FUSÉE U.S. ÉTAIT LA VEDETTE DU N° 1 DE "PILOTE"



IN THIS FILM THE STATE CAPITAL
 AND THE STATE DEPT. ARE SHOWN
 AND THE STATE DEPT. IS SHOWN
 IN THE FILM AND THE STATE DEPT.

[illegible]

LA PRÉSENCE DES LACS À FROID est une situation
très souvent que l'on ne rencontre que dans l'Est de la France
et les régions voisines. Les lacs sont très nombreux dans
la région de la Saône et du Doubs. Les lacs de la région de la
Saône et du Doubs sont très nombreux. Les lacs de la région de la
Saône et du Doubs sont très nombreux.



WFOC LA DIFFUSIONE DEI CEMENTI IN TUTTA LA REGIONE
di fronte al compromesso che il potere può rappresentare in politica,
riformulando le sue posizioni. Conoscendo la natura del
suo potere, il potere non può essere che un potere.

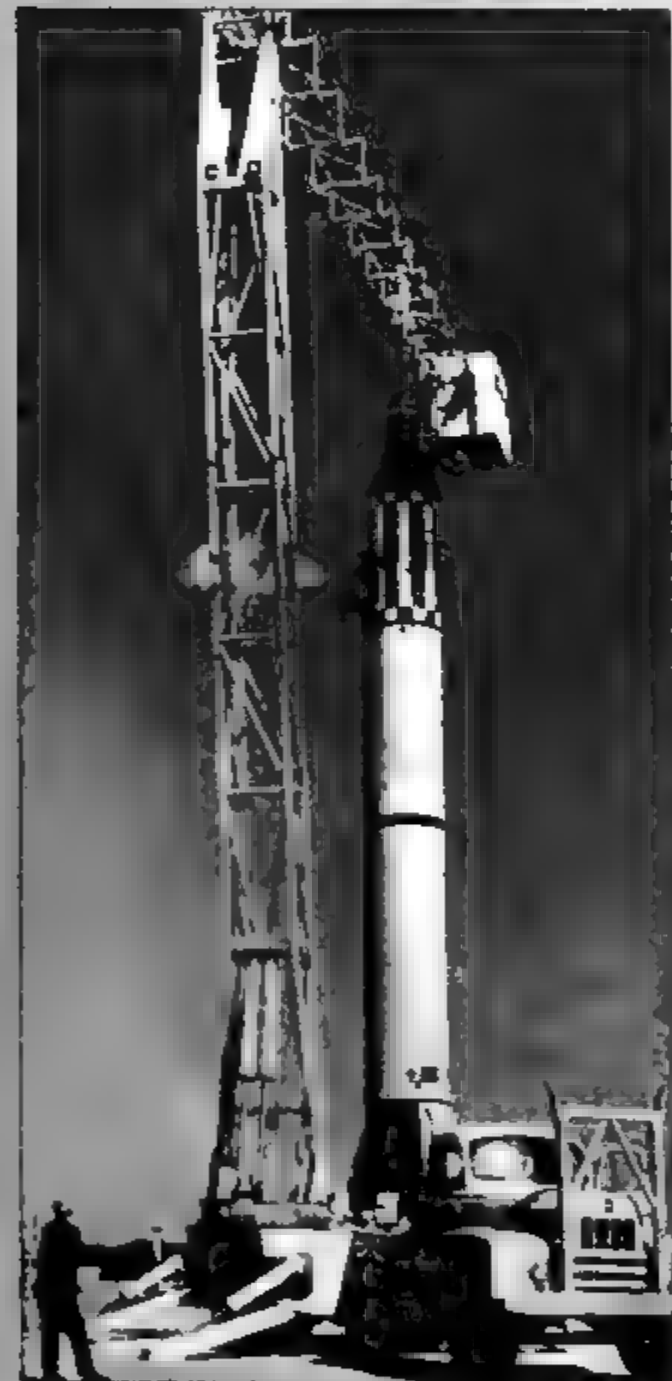
« Une immense compétition se déroule jour et nuit au-dessus de nos têtes : Spoutniks, Luniks et Explorers continuent leur ronde autour de la Terre, de la Lune et du Soleil, mais cela n'est qu'un début... La prochaine manche du grand match cosmique sera gagnée par la nation qui, la première, aura envoyé un homme dans l'espace... »

Nous écrivions cela il y a très exactement 566 jours, pour la page « Actualité » du N° 1 de PILOTE, lequel — et nos plus fidèles lecteurs le savent — fut mis en vente il y a 82 semaines, très exactement, le 29 octobre 1959... Pour illustrer ces lignes, nous publions, en « exclusivité » pour la presse des jeunes, les toutes premières photos du projet « Mercury » qui, depuis, a fait couler beaucoup d'encre. Sur l'un de ces documents, le major Shepard qui, déjà, s'entraînait pour son premier vol cosmique (document ci-contre)...

Les millésimes ont passé, les mois, les jours : les premiers, les Soviétiques envoyèrent un homme dans l'espace : quelques jours plus tard, les Américains suivirent, conformément à leur programme. Cette suite de succès marque une date dans l'Histoire de l'humanité : une date qu'un journal comme le nôtre n'a pas le droit d'ignorer ou de négliger.

Mais, comme il y a 566 jours, il nous faut prendre le risque d'aller plus loin, de prévoir... C'est pourquoi, outre les photos-souvenir du voyage cosmique de l'homme capsule, nous vous présentons ci-dessous quelques photos « d'anticipation »...

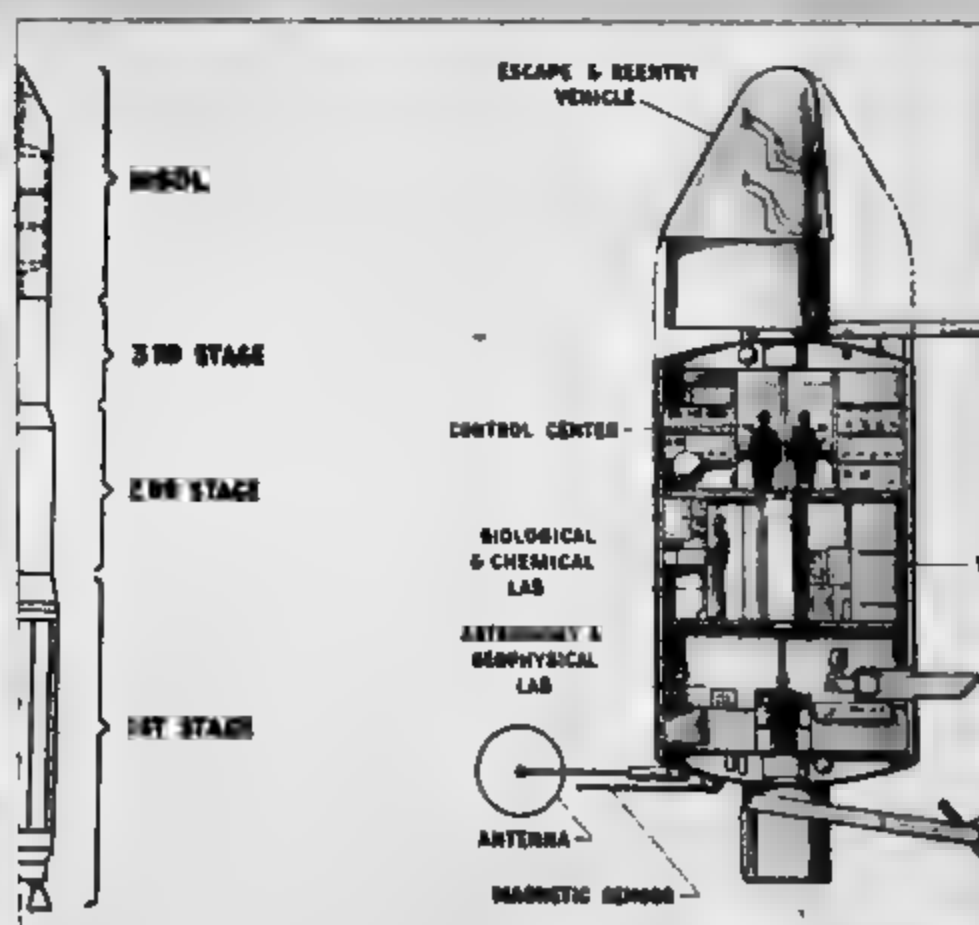
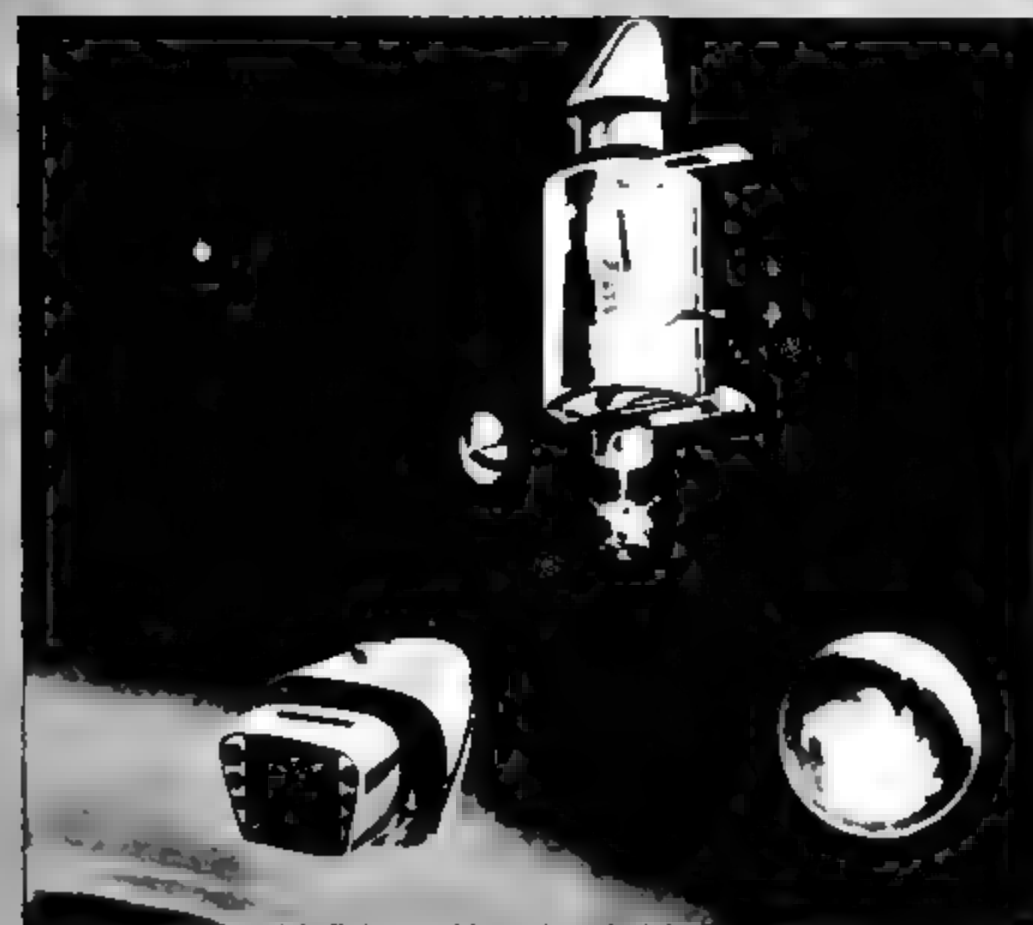
Revenez-vous dans quatre ans...



LES PHOTOS D'HIER...

● Ci-contre et ci-dessus, les photos-souvenir de l'exploit américain, qui s'est déroulé conformément à ce que nous envisagions voici 82 semaines... Ci-dessous, nous vous faisons faire un bond en avant de quatre ans dans le temps. En effet, les savants américains envisagent de lancer dans l'espace ce laboratoire de seize tonnes, qui, outre les instruments nécessaires à divers contrôles et expériences, comportera l'appareillage nécessaire à la survie et aux moyens d'existence de l'équipage. Ce projet précèdera la construction d'un satellite-relais entre la Terre et ses planètes sœurs.

...LES PHOTOS DE DEMAIN



"LES NOUVEAUX VOISINS"

DEPUIS ce matin, nous avons des nouveaux voisins !

Nous avions déjà un voisin, M. Blédurt, qui est très gentil et qui se dispute tout le temps avec papa, mais de l'autre côté de notre maison, il y avait une maison vide qui était à vendre. Papa, il profitait que personne n'habitait cette maison pour jeter par-dessus la haie les feuilles mortes de notre jardin et aussi, quelquefois, des papiers et des choses. Comme il n'y avait personne, ça ne faisait pas d'histoires, pas comme la fois où papa a jeté une épluchure d'orange dans le jardin de M. Blédurt, et M. Blédurt n'a pas parlé à papa pendant un mois. Et puis, la semaine dernière, maman nous a dit que la crémière lui avait dit que la maison à côté avait été vendue à un M. Courteplaque, qui était chef du rayon des chaussures aux magasins du « Petit Epargnant », troisième étage, qu'il était marié à une dame qui aimait bien jouer du piano, et qu'ils avaient une petite fille de mon âge. A part ça, la crémière ne savait rien, elle avait seulement appris que c'était Van den Pluig et Compagnie qui s'occupait du déménagement et que ça allait se passer dans cinq jours, c'est-à-dire aujourd'hui.

« Les voilà ! Les voilà ! », j'ai crié quand j'ai vu le gros camion de déménagement avec Van den Pluig écrit sur tous les côtés. Papa et maman sont venus voir à la fenêtre du salon avec moi. Derrière le camion, il y avait une auto, d'où sont sortis un monsieur avec des tas de gros sourcils au-dessus des yeux, une dame avec une robe à fleurs, qui portait des paquets et une cage d'oiseaux, et puis une petite fille, grande comme moi, qui tenait une poupée. « Tu as vu comment elle est attifée, la voisine ? » a dit maman à papa, on dirait qu'elle s'est habillée avec un rideau ! « Oui », a dit papa, je crois que leur voiture est du modèle antérieur à la mienne. »

Les déménageurs sont descendus de leur camion, et pendant que le monsieur allait ouvrir la porte du jardin et de la maison, la dame expliquait des choses aux déménageurs, en faisant des gestes avec sa cage à oiseaux. La petite fille, elle sautait tout autour de la dame, et puis la dame lui a dit

quelque chose, alors la petite fille a cessé de sauter.

« Je peux sortir dans le jardin ? » j'ai demandé. « Oui, m'a dit papa, mais ne dérange pas les nouveaux voisins. » « Et ne les regarde pas comme des bêtes curieuses », a dit maman, il ne faut pas être indiscret ! » et puis elle est sortie avec moi, parce qu'elle a dit qu'il fallait absolument qu'elle arrose ses bégonias. Quand nous sommes arrivés dans le jardin, les déménageurs étaient en train de sortir des tas de meubles du camion et de les mettre sur le trottoir, où se trouvait M. Blédurt qui nettoyait sa voiture, et ça, ça m'a étonné, parce que quand M. Blédurt nettoie sa voiture, il le fait dans son garage. Surtout quand il pleut, comme aujourd'hui.

« Attention à mon fautenil Louis XVI ! » criait la dame, couvrez-le pour qu'il ne se mouille pas, la tapisserie est de très grande valeur ! » Et puis les déménageurs ont sorti un gros piano qui avait l'air drôlement lourd. « Allez-y doucement ! » a crié la dame, c'est un Dreyer de concert. Il coûte très cher ! » Un qui ne devait pas rigoler, c'était l'oiseau, parce que la dame bougeait la cage tout le temps. Et puis, les déménageurs ont commencé à emporter les meubles dans la maison, suivis de la dame qui leur expliquait tout le temps qu'il ne fallait rien casser, parce que c'était des choses qui valaient beaucoup d'argent. Ce que je n'ai pas compris, c'est pourquoi elle criait tellement fort, c'était peut-être parce que les déménageurs n'avaient pas l'air d'écouter et qu'ils rigolaient entre eux.

Et puis, je me suis approché de la haie, et j'ai vu la petite fille qui s'amusa à sauter sur un pied et sur l'autre. « Salut, elle m'a dit, moi je m'appelle Marie-Edwige, et toi ? » « Moi je m'appelle Nicolas » je lui ai dit, et je suis devenu tout rouge, c'est bête. « Tu vas à l'école ? » elle m'a demandé. « Oui », j'ai répondu. « Moi aussi, m'a dit Marie-Edwige, et puis j'ai eu les oreillons. » « Tu sais faire ça ? » j'ai demandé, et j'ai fait une galipette, heureusement que maman ne regardait pas, parce que l'herbe mouillée ça a fait des taches sur ma chemise. « Là où j'habitais avant », a dit Marie-Edwige, j'avais un copain qui pouvait

en faire trois à la suite, des galipettes ! » « Bah ! j'ai dit, moi je peux en faire autant que j'en veux, tu vas voir ! » Et j'ai commencé à faire des galipettes, mais là je n'ai pas eu de chance, parce que maman m'a vu. « Mais, qu'est-ce que tu as à te rouler comme ça dans l'herbe ? » a crié maman. Regarde-moi dans quel état tu t'es mis ! Et puis, on n'a pas idée de rester dehors par un temps pareil ! » Alors papa est sorti de la maison et il a demandé : « Qu'est-ce qui se passe ? » « Ben ! rien, j'ai dit, je faisais des galipettes, comme tout le monde. » « Il me montrait », a dit Marie-Edwige, c'est pas mal. » « Marie-Edwige ! » a crié M. Courteplaque, qu'est-ce que tu fais dehors, près de la haie ? » « Je jouais avec le petit garçon d'à côté » a expliqué Marie-

tés ! » Ça, ça ne lui a pas plu, à mon papa. « Dites-donc, il a dit papa, vous le prenez sur un drôle de ton, je veux bien que vous soyez énervé par le déménagement, mais tout de même... » « Je ne suis pas énervé », a crié M. Courteplaque, et je le prendrai sur le ton que je voudrai, mais si vous ne voulez pas d'histoires, cessez de considérer cette propriété comme une poule, c'est incroyable, à la fin ! » « Vous n'avez pas à le prendre de haut, avec votre vieille guimbarde et vos meubles minables, non mais sans blague ! » a crié papa. « Ah ! c'est comme ça ? » a demandé M. Courteplaque, eh bien ! nous verrons. En attendant, je vous rends votre dû ! » Et puis, M. Courteplaque s'est baissé et il a commencé à envoyer dans notre jardin des tas de feuilles mortes, des



Edwige. Alors, M. Courteplaque est venu, avec ses gros sourcils, et il a dit à Marie-Edwige de ne pas rester dehors et d'entrer dans la maison pour aider sa maman. Papa, il s'est approché de la haie avec un grand sourire : « Il faut excuser les enfants, il a dit papa, je crois que c'est le coup de foudre. » M. Courteplaque a remué les sourcils, mais il n'a pas rigolé. « C'est vous le nouveau voisin ? » il a demandé. « Hé ! hé ! » a rigolé papa, pas exactement, le nouveau voisin c'est vous, hé ! hé ! » « Ouais », a dit M. Courteplaque, eh bien ! vous me ferez le plaisir de ne plus jeter vos cochonneries par-dessus la haie ! » Papa a cessé de rigoler et il a ouvert des grands yeux. « Parfaitement », a continué M. Courteplaque, mon jardin n'est pas un dépotoir pour vos sale-

papiers et trois bouteilles, et puis il est parti dans sa maison.

Papa est resté avec la bouche ouverte, et puis il s'est tourné vers M. Blédurt qui était sur le trottoir, toujours en train de frotter sa voiture, et il lui a dit : « Non mais, t'as vu ça, Blédurt ? » Alors M. Blédurt a fait une toute petite bouche et il a dit : « Oui, j'ai vu. Depuis que tu as un nouveau voisin, moi je n'existe plus. Oh ! j'ai compris. » et il est parti dans sa maison à lui.

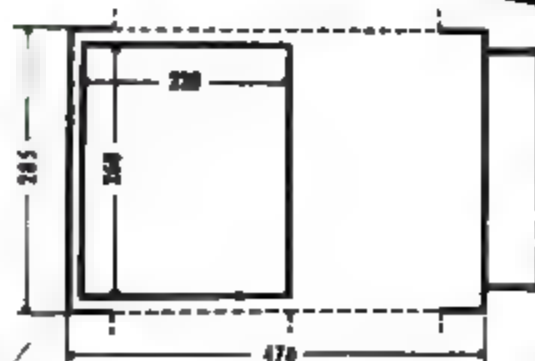
Il paraît que M. Blédurt est jaloux.

par SEMPÉ et GOSCINNY



JEU LaHutte

176 MAGASINS



As-tu l'œil du campeur ?

Si tu examines bien le catalogue en couleurs de LA HUTTE, tu dois identifier la tente reproduite ici.

Donne-nous son nom et le nombre de personnes qui peuvent y habiter.

Si ta réponse est bonne, tu recevras une deuxième surprise amusante.

En indiquant ton adresse écris à LA HUTTE - B.P. 313 - PARIS 13

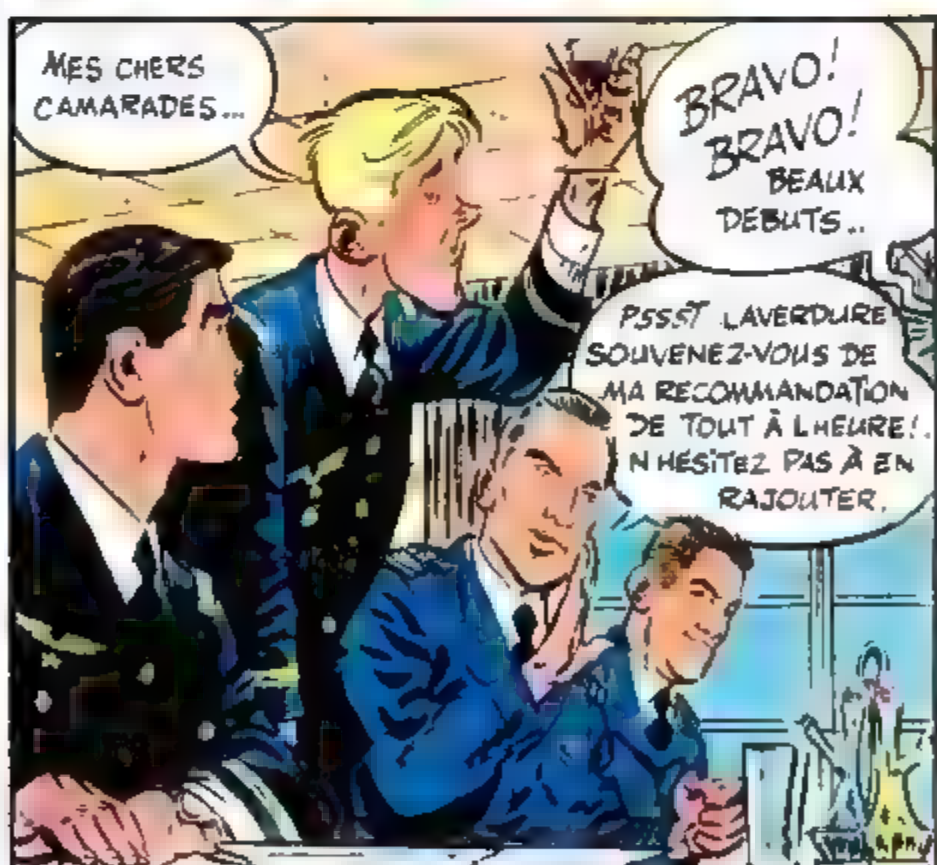


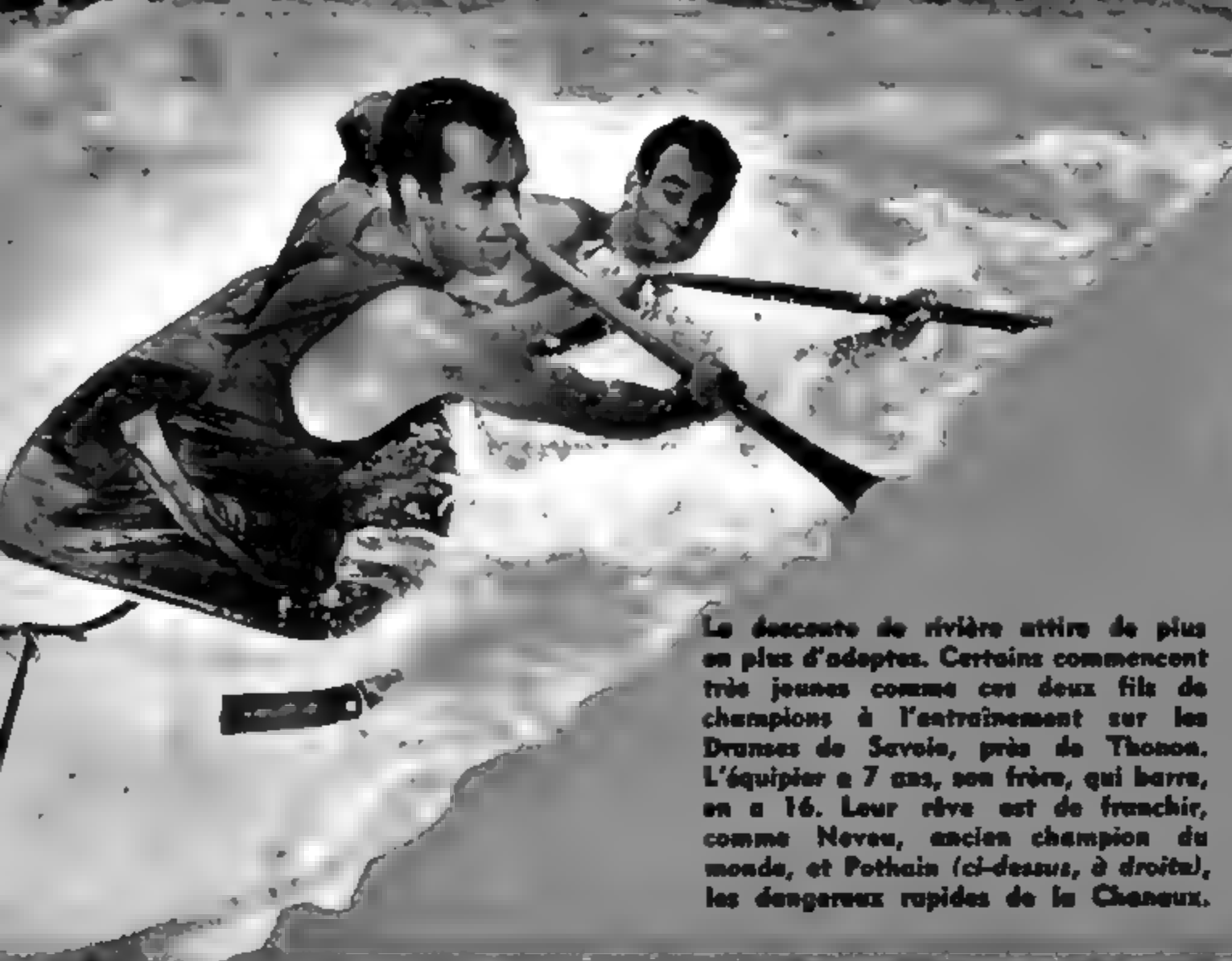
DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — A Creil, Tanguy et Laverdure subissent la plaisanterie classique des galons intervertis. Puis ils visitent, avec le capitaine Jaubert, le 1^{er} escadron auquel tous deux seront désormais affectés.





La descente de rivière attire de plus en plus d'adeptes. Certains commencent très jeunes comme ces deux fils de champions à l'entraînement sur les Drunses de Savoie, près de Thonon. L'équipier a 7 ans, son frère, qui barre, en a 16. Leur rêve est de franchir, comme Neveu, ancien champion du monde, et Pothain (ci-dessus, à droite), les dangereux rapides de la Chaux.



GRANDES VACANCES SUR LES RAPIDES



On ne se lance pas à corps perdu dans la descente des rapides. Avant d'aborder les difficultés de la rivière, les jeunes amateurs sont initiés par les moniteurs de l'Union Nautique Française aux différents mouvements de base du maniement de la pagaie simple.



Le canoë à dix, quelquefois un peu rébarbatif au départ, donne pourtant de bonnes habitudes pour pagayer. Ci-dessous : Après quelques années d'efforts et de persévérance, on peut en arriver là. Il s'agit d'un très bon passage sur la haute Vézère. Mais il faut travailler !



DANS un mois, deux peut-être, très proches en tous les cas maintenant : les GRANDES VACANCES ! Tous les lecteurs de « Pilote » en rêvent depuis... les dernières grandes vacances (c'est-à-dire en cherchant bien dans les souvenirs, très loin en arrière dans le passé...), et déjà, vivent en pensée les magnifiques journées dont ils comptent bien profiter en toute liberté !

Comme les sports de plein air séduisent beaucoup d'entre vous, ce sont des vacances en canoë et en kayak que nous allons vous proposer aujourd'hui !

Sans remonter au déluge — l'arche de Noé ignorait les pagaies ! — depuis bien



longtemps cependant l'homme se déplace sur l'eau. Les petites embarcations les plus connues sont, bien sûr, le fameux kayak en peau de phoques des Esquimaux et le canoë en écorce de bouleau des Indiens.

Au fil des temps, ces embarcations précieuses furent améliorées dans leurs formes aussi bien que dans les matières dont elles étaient faites. Tant et si bien qu'Esquimaux et Indiens ont perdu, depuis longtemps l'exclusivité de se déplacer rapidement sur les rivières !

Il nous faut tout de suite distinguer les différentes sortes de canoës :

• Tout d'abord le canoë biplace. Encore, faut-il différencier le canoë en bois, avec un pontage de toile du canoë en matière plastique aux formes étudiées.

• Le canoë en plastique est généralement moins stable, mais en quelque sorte plus « sportif ». Ce canoë est monocoque. Son pontage est aussi en plastique et pour s'installer, les équipiers disposent de deux « trous » où ils se glissent. Précisons tout de suite que, contrairement à ce que pensent beaucoup, dans un canoë, les équipiers sont à genoux, le postérieur reposant sur une très petite barre de bois transversale. (C'est dans un bateau de pêche que l'on est assis !)

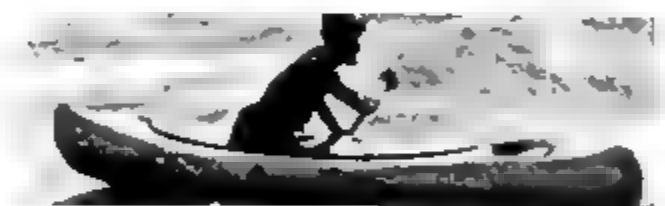
• Puis vient le canoë solo, conçu pour une seule personne, ce qui nécessite une discipline physique très dure.

• Enfin, le kayak, généralement construit pour un seul équipier, se fait aussi en modèle biplace, très apprécié dans le tourisme. Là encore, deux genres : le kayak « classique » avec une armature en bois, démontable et recouverte d'une peau caoutchoutée très résistante. Démonté, son volume est si peu encombrant que vous pourrez le ranger dans votre appartement. Le kayak plastique, non démontable bien sûr, offre moins d'adhérence à l'eau et est un peu plus rapide.

• On peut brièvement parler des canoës à dix équipiers, sorte de « galères », néanmoins très utiles pour apprendre dès le début la bonne manœuvre des pagaies.

• Enfin, il existe de nombreuses embarcations de « vitesse », canoës, kayaks très effilés, d'une ligne très pure. Ils sont en bois, vernis, et très fragiles. Mais c'est là une tout autre discipline, un sport très beau, lui aussi.

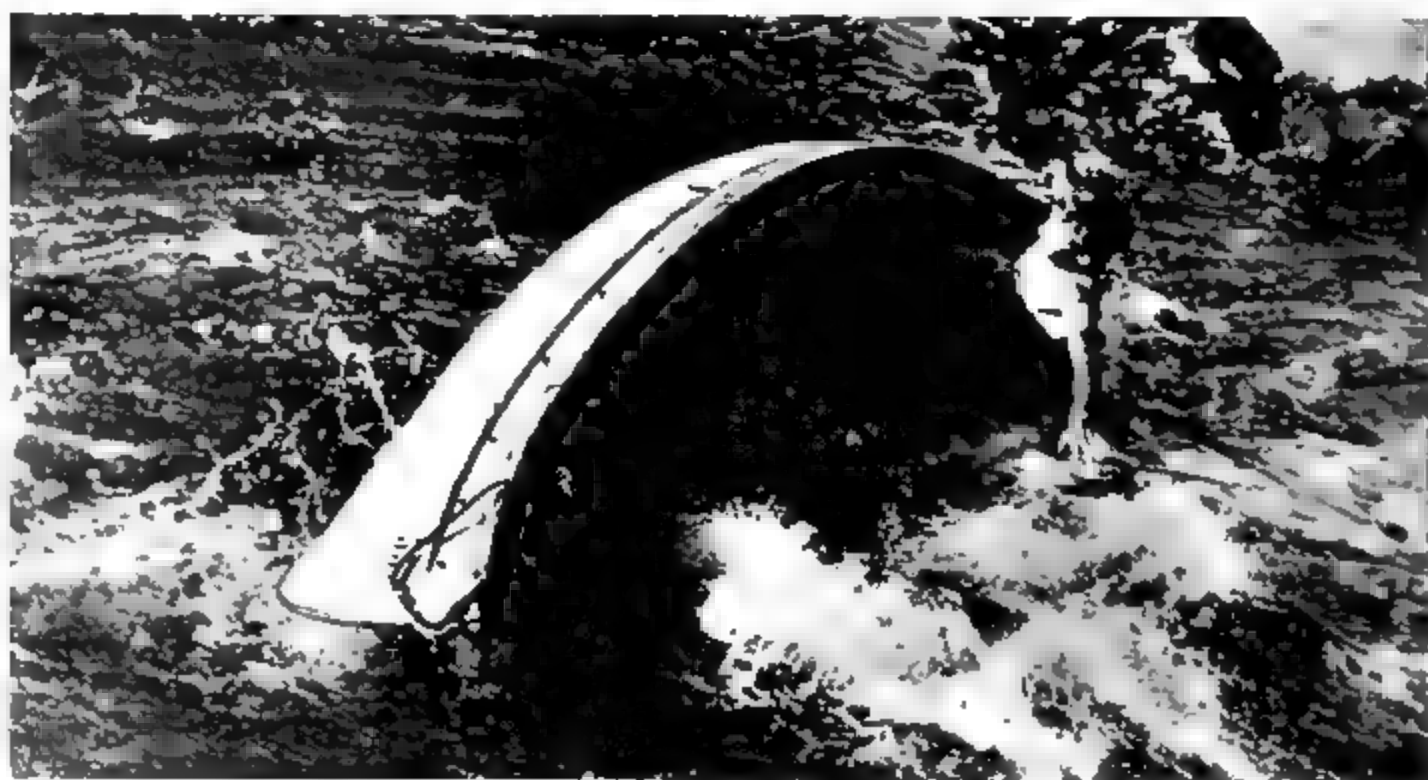
Il y a en France environ 35 000 serveurs du canoë-kayak. Ce n'est pas si mal. Mais il devrait y en avoir davantage, la France ayant la chance de posséder un réseau étonnamment intéressant de rivières de toutes sortes. Il y en a pour tous les goûts, pour toutes les formes, depuis la tranquille



Marne, le Petit Morin, les calmes rivières normandes, les rivières rocheuses à faible débit du Morvan (Cure, Chaux, Comin) ou du Massif Central, jusqu'aux tumultueuses rivières des Alpes parsemées de roches, dans un cadre magnifique.

Mais comment des jeunes, comme vous, lecteurs de « Pilote », peuvent-ils faire du bateau ?

De nombreuses organisations existent et, en tête : une Fédération française de Canoë-Kayak. De nombreux clubs y sont affiliés et les plus importants ont des sections dans presque toutes les régions de France. Ainsi sont organisés le Canoë Club de



A Paris, le 11^e Salon Nautique revêtira cette année une ampleur exceptionnelle. Les amateurs pourront y découvrir les toutes dernières créations dans le domaine de la navigation de plaisance et du sport nautique. Cette année, le salon ouvrira ses portes le 18 mai et fonctionnera jusqu'au 29. En plus des attractions sportives habituelles, une grande fête de nuit est prévue pour la soirée du samedi 27 mai.



France, le Kayak Club de France et la Section Canoë du Touring Club de France.

Enfin, en marge, et subventionnée par le Haut Commissariat à la Jeunesse et aux Sports, existe une organisation remarquable, offrant toutes garanties de moralité, technicité et sécurité, l'Union Nautique Française, 2, rue Lacuée, à Paris. Cet organisme dirigé par des gens compétents, des moniteurs dévoués, met à la disposition des



jeunes de 14 à 30 ans ses installations et son matériel. Les stages sont de deux semaines et le prix, est, je crois, aux alentours de 200 nouveaux francs, séjour, prêt du matériel, cours et assurances compris. Là, comme dans un club, mais avec des moyens plus importants et peut-être parfois plus de méthode, l'on apprend à pagayer, descendre les rivières, manier un voilier sur le lac, ou sur la mer. Et ce, en toute sécurité. Que demander de plus ?

Différents centres se trouvent en Bretagne, sur la Méditerranée, à Annecy, sur le lac Léman. Pour Paris, un centre très bien équipé fonctionne en permanence à Créteil.

Quant à la Fédération Française du Canoë-Kayak, 62, avenue Parmentier à Paris, où que vous habitez et si vous êtes pris de passion pour ce sport, elle vous donnera l'adresse du Club le plus proche de votre domicile.

Moyennant une cotisation minime, vous retrouverez avec des camarades débutants, comme vous-mêmes et surtout avec des « anciens », des moniteurs, qui vous apprendront les rudiments de la technique. Car ce sport magnifique ne se livre pas sans effort : il faut une technique de base ! Monter dans le bateau n'est pas chose aussi aisée que cela pourrait vous le paraître ! Tenir la pagaie correctement, trouver son équilibre sur l'eau, voilà ce que vous enseigneront les « anciens » ; ainsi que les mouvements élémentaires de manœuvre sur eau calme, puis sur eau moins calme, enfin, au rythme de vos progrès, de rivière facile en rivière difficile.

Une croyance déplorable — et là, il faut bien en parler — veut que l'on considère ce sport comme dangereux, voire même comme réservé à une élite de « casse-cou ». IL N'EN EST RIEN. Bien sûr, il est absolument indispensable de savoir nager et être prudent, sur les rivières difficiles et, en eaux profondes, d'avoir un gilet de sauvetage. Mais cela ne veut pas dire pour autant que l'on risque sa vie à chaque vague ! Il faut être prudent, c'est tout, et ne pas s'engager à la légère en bateau, sur lac ou rivière, sans avoir aucune notion des manœuvres, sans connaître les lieux. Là est le véritable danger. D'où l'utilité des clubs qui initient.

Pendant la saison, chaque club a son calendrier. Tel dimanche, telle rivière. Les descentes se font généralement en petits groupes. Les frais de transport sont partagés et le club possède quelques bateaux qu'il prête à ceux qui n'en ont pas. La plupart du temps on campe et l'on se fait ainsi de très bons amis. N'est-ce pas idéal ?

Quant à la descente elle-même, qu'en dire ? Cela est bien difficile de décrire les joies ressenties. Il y a là un contact permanent et intime avec la nature. Les compagnons de « route » sont les oiseaux, le clapotis de l'eau ou le grondement de la vague. Dans les endroits calmes, c'est la détente, la beauté du paysage, des arbres,



des prés que l'on traverse, puis tout à coup il faut passer un « seuil », éviter un rocher, prendre un passage là où il faut. Il est nécessaire d'avoir du sang-froid, des réflexes ; puis de nouveau, pour quelque temps, c'est le calme, le bateau file silencieusement, à travers la coque on sent glisser l'eau. Et puis le soir, à la veillée, chacun raconte ses péripéties. Cela rappelle parfois les bonnes histoires de pêche !

Vous passerez ainsi des vacances uniques, riches en joies physiques et morales. Vous acquerez volonté, sang-froid, courage, esprit d'équipe et vous vous ferez énormément d'amis !



LES JOIES DE L'ESQUIMAUTAGE

La descente de rivières sportives présente un certain nombre d'inconvénients qui ne sont, en fait, qu'amusements pour les initiés. La photo ci-contre, à gauche, montre le genre de mésaventures qui arrivent à tous, même aux champions ! Ce n'est pas bien grave, on retourne le bateau aussi vite que possible et l'on y remonte. Ci-contre, à droite : deux jeunes champions, Reig et Duval, qui font partie de l'équipe de France, exécutent ici « une reprise de courant », manœuvre difficile, consistant à faire virer le canoë en le mettant dans la pointe du courant.



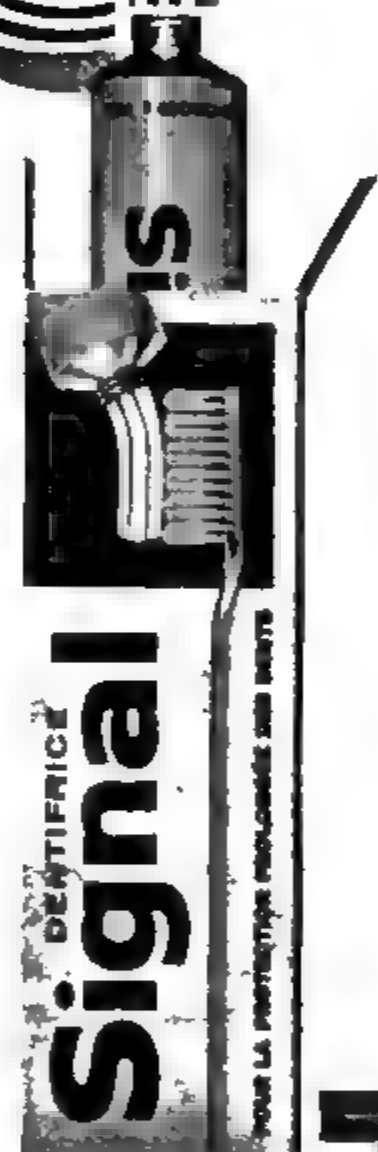
2000

KODAK

à gagner pour les vacances

C'est si facile grâce à

Signal



le dentifrice aux rayures rouges

Connaissez-vous SIGNAL, le nouveau dentifrice aux rayures rouges aussi appétissant qu'un bon beringot ? Achetez-en un tube dès aujourd'hui.

QUE FAUT-IL FAIRE ?

1^o — Tout simplement faire un beau dessin (en noir ou en couleurs) sur un papier de format maximum 21x27 cm. Votre dessin devra obligatoirement comporter la reproduction d'un ou plusieurs tubes de SIGNAL (vous pourrez en faire le corps d'un animal, une tour, ou bien des troncs d'arbre de la forêt... votre inspiration peut être sans limite).

2^o — Ne manquez pas d'indiquer, au dos du dessin et très lisiblement vos nom, prénom, âge et adresse.

3^o — Envoyez le tout, accompagné de l'étui carton d'un tube de SIGNAL à "CONCOURS SIGNAL - PILOTE, OPERATIONS PUBLICITAIRES, 19, Rue du Départ, PARIS-14^e" au plus tard le 23 Juin, minuit.

Nota : Si vous ne pouvez vous procurer un étui de tube de SIGNAL, envoyez-nous une enveloppe timbrée à votre nom et adresse, nous vous expédierons l'étui à plat.

Le règlement détaillé du concours est déposé chez Me. LESAGE, Huissier, 23, Rue de Cléry à PARIS. Tous les dessins resteront définitivement la propriété de la Société GIBBS.

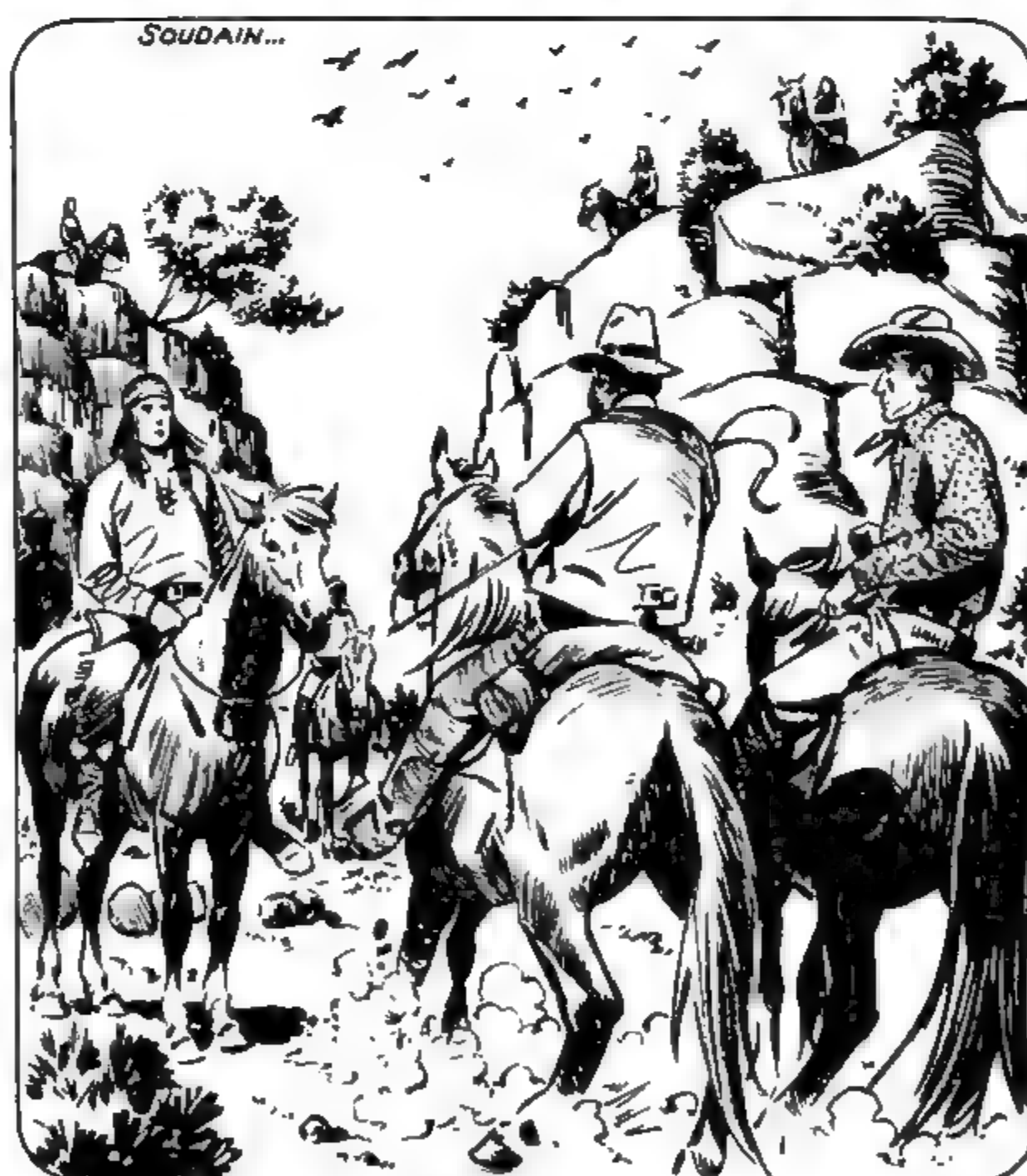
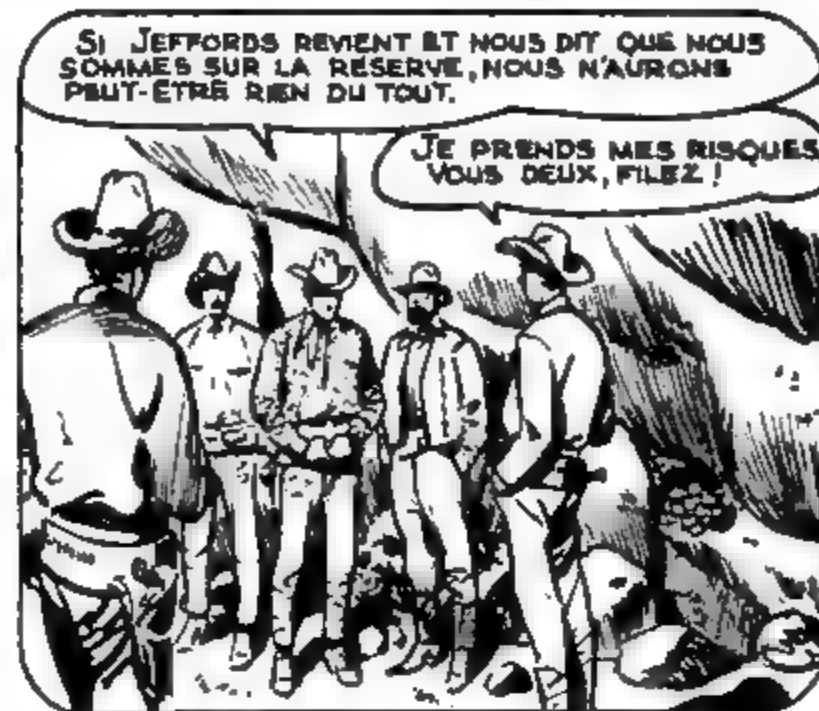
Les Auteurs des 200 meilleurs dessins recevront un appareil photo KODAK Starlet. Alors, vite à vos dessins !

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Cochise surveille une troupe de chercheurs d'or installée non loin du camp des Chiricahuas.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"

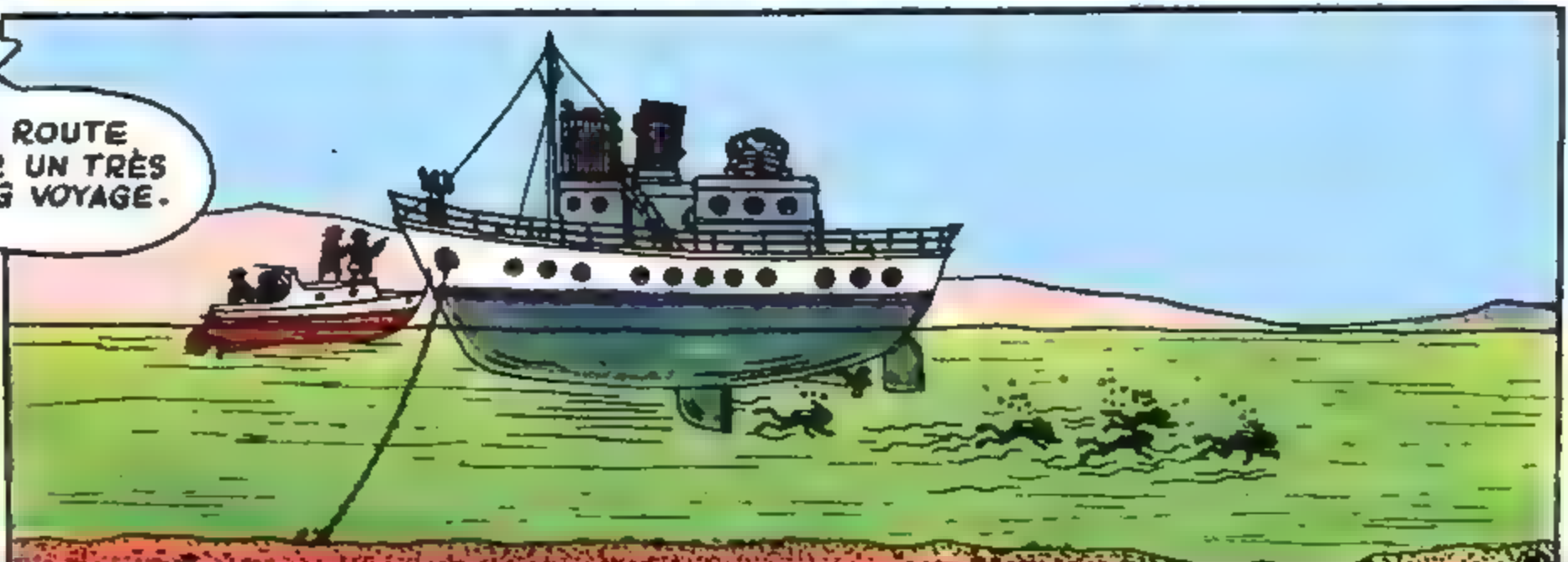
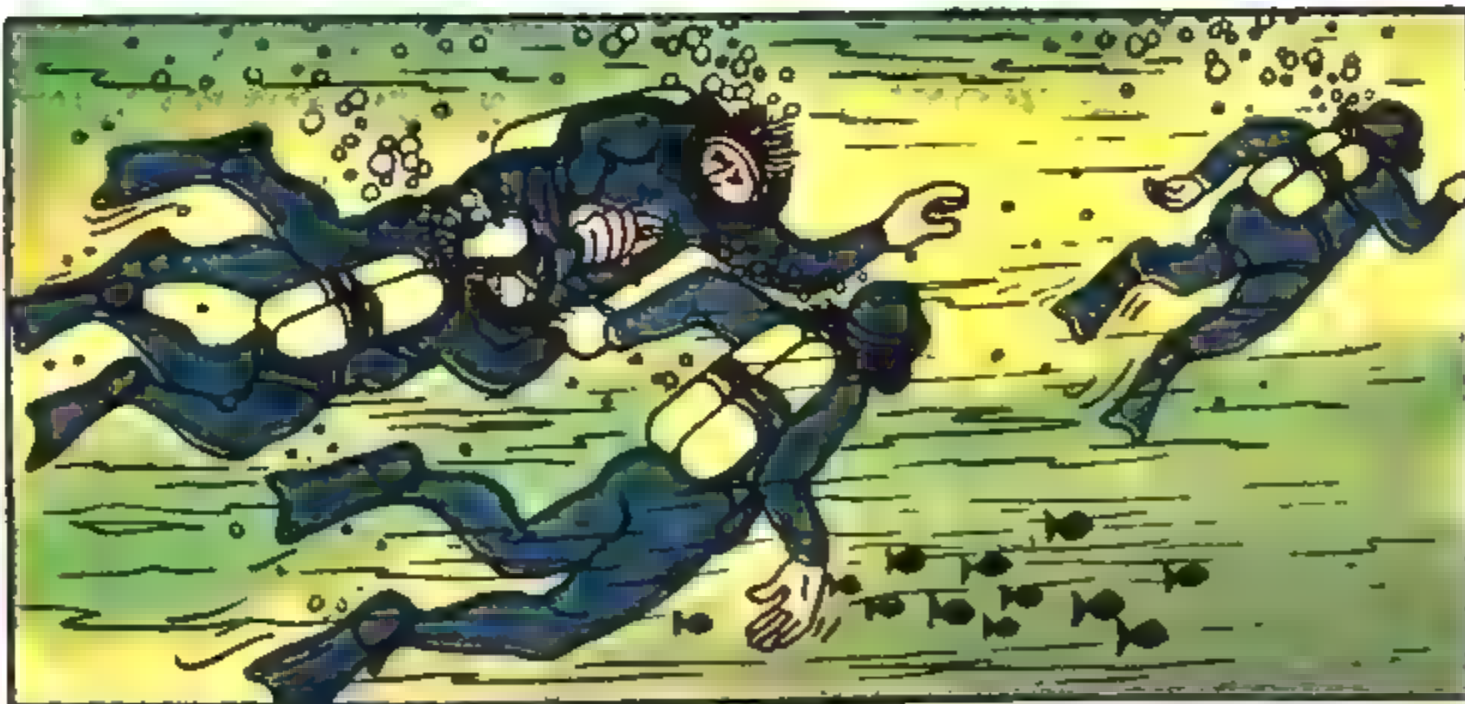
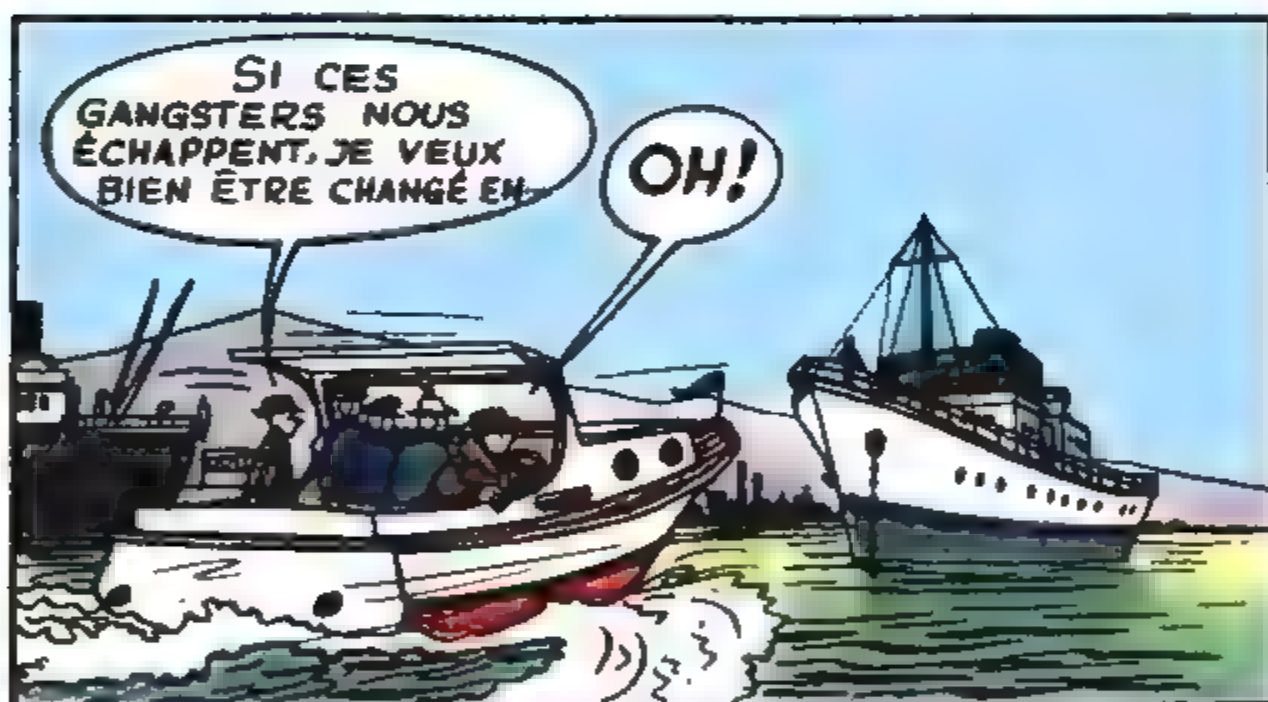




P'TIT PAT

RESUME. — Un bateau « sans équipage » navigue en direction de Rouen. L'inspecteur Borelli, de l'Interpol, lui donne la chasse. A bord de ce bateau, un prisonnier de choix : P'tit Pat.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



PERFORATIONS indéchirables
avec les
CEILLETS N°P
en
toile gommée
transparente

chez votre papeter
Fabrication **Corrector**

BELLE ISLE
la goélette canonnière
de la série **MARINE**

145 pièces
H = 48 cm
L = 38 cm

en vente partout

une véritable pièce de collection!

Heller LES PLUS BELLES MAQUETTES FRANÇAISES

L'HISTOIRE VRAIE DES BANDES DESSINÉES

une grande enquête de



**QUI SE SOUVIENT
DE MONSIEUR JABOT,
CRÉÉ PAR TOPFFER
IL Y A 128 ANS ?**

LE 31 janvier 1799, naissait à Genève un grand artiste que personne ne connaît. Personne, sauf la poignée de collectionneurs qui se disputent chez les antiquaires les rares exemplaires de M. Jabot, de Pencil, ou du docteur Festus, qui ont eût la chance de survivre à la rage destructrice des découpeurs d'images et des altumeurs de poêle. Chacun sait que Jean-Jacques Rousseau annonçait le Romantisme — c'est écrit dans tous les manuels de littérature. Qui sait encore que Rodolphe Toppfer annonçait les bandes dessinées ?

Né en 1799, fils d'un artiste peintre, Rodolphe Toppfer voulut lui aussi manier le pinceau. Son père jugea convenable de lui faire faire d'abord de solides études. Rodolphe était un fils obéissant. Il fit tant et si bien pour contenter son père qu'il se retrouva au bout de quelques années studieuses titulaire de la chaire d'esthétique à l'Académie de Genève. M. Toppfer père avait tout bien d'être satisfait. Toppfer fils, lui, l'était moins. Il aurait tant aimé courir l'Europe, herboriser, chasser les papillons, dénicher les oiseaux et surtout — surtout — planter son chevalet au hasard de ses promenades.

Les promenades ! C'est peut-être ce qui divertissait le plus notre jeune professeur. Il n'aimait rien tant que partir sur les routes, à l'aventure, bâton en main et sac au dos.

Toppfer a publié le plus délicieux des livres de voyages, les très fameux « Voyages en Zig-Zag. »

Oui, très vite, Toppfer se met à écrire.

C'est alors qu'il présidait aux destinées d'un pensionnat de jeunes gens que lui vint l'idée de mêler écriture et dessin.

A dire vrai, une catastrophe fut à

l'origine de l'œuvre humoristique de Toppfer. Il souffrait des yeux, il perdait la vue. En 1833, il réalisa que jamais il ne pourrait devenir un grand peintre. C'est alors qu'il entreprit de dessiner des histoires à l'intention de ses élèves.

Naturellement, avec génie, Rodolphe Toppfer inventa ce qui devait être le prototype de centaines et de centaines d'histoires en images.

D'un trait léger, aérien, qui rappelle celui des maîtres de la caricature, Toppfer créa les silhouettes de M. Jabot, de M. Viensbois, de M. Cryptogame, du docteur Festus, de M. Crépin.

Ses élèves apprécièrent ces histoires à leur juste valeur. Elles franchirent bientôt le seuil du pensionnat. Elles furent imprimées, éditées.

« Toppfer ne marche sur les traces de personne — si jamais j'ai vu un talent original, c'est bien le sien... » C'est Goethe qui a dit cela. Oui, le mélancolique auteur de « Werther » lisait et aimait Toppfer. Avait-il pressenti que le professeur genevois aurait beaucoup d'imitateurs, de disciples ? Toppfer a fixé les lois de la bande dessinée ; personnages typiques, aventures à rebondissement, gags visuels... il avait tout prévu... y compris l'utilisation rationnelle d'un malencontreux coup de vent (plaisamment nommé « Petit Zéphyr »), gag qui sera repris un nombre incalculable de fois par ses descendants.

Qui se souvient encore de M. Jabot ? Toppfer est mort il y a plus d'un siècle, le 8 juin 1946. Le prophète de la bande dessinée aurait mérité de devenir « un classique ». Il a fait rire Goethe. Si vous avez la chance de découvrir un album signé Toppfer dans la boîte d'un bouquiniste vous ferez comme Goethe, vous rirez aux éclats.



TIMBRES POSTE

PHILATÉLIE POUR TOUS
15, rue Laflitte, PARIS-9
C.C.P. PARIS 807-07

100 MONDE	25 COL. HOL.	25 IRLANDE
25 AF. SUD	25 CROATIE	50 JAPON
100 ALLEM.	10 DOMINIC.	10 LIECHT.
50 ARGENT.	25 EQUAT.	25 LUXEMB.
50 AUSTRAL.	10 ESTONIE	10 MALTE
10 BOSNIE	50 FINLAN.	25 MEXIQUE
50 BULGAR.	50 GDE-BRET.	50 NORVEGE
25 CEYLAN	50 HONGRIE	25 PAKIST.
100 COL. ANG.	50 INDE	10 PANAMA
25 COL. ESP.	25 INDOCH.	50 P.-BAS

Chaque de ces 30 collections
1 NF 75 (ou 7 L à 0,25 NF)
10 collections au choix : 14 NF
36 pages richement illustrées
Envoi contre deux timbres à 0,25 NF

ATLAS DE POCHES BORDAS

en couleurs

32 pages de cartes - 19 pages
d'index - Pavillons nationaux
- Communications aériennes,
ferroviaires et maritimes.

Format 9x13 - Relié 4 NF

PRODUCTION
**HARDTMUTH
KOH-I-NOOR**

Tes dessins auront
des couleurs éclatantes !
Ta boîte sera la plus belle !

GOMME ELEPHANT

CONCEPT

COMME LE BALLON **KOPA**
caoutchouc

LE BALLON **FONTAINE**
papier

est une création

DELACOSTE & C° PARIS

● Scénariste de cinéma, homme de radio et de télévision, auteur de « P'tit Pat », Remo Forlani a entrepris de vous raconter, depuis la semaine dernière, la véritable histoire des « comics » ou bandes dessinées. Cette histoire n'avait jamais encore été écrite, vous êtes les premiers à la lire... Dans notre dernier numéro, il vous a parlé de ceux qui faisaient de la bande dessinée sans le savoir, puis il vous a fait visiter, à Epinal, le Paradis des images colorisées des deux frères Pellerin. Aujourd'hui, il entre déjà dans le vif du sujet...

J'AI RETROUVÉ
LE PREMIER GRAND
MAGAZINE POUR LA
JEUNESSE,
CRÉE À PARIS, IL
Y A 97 ANS



Remo Forlani



● La première série du prof dessinateur Colomb a été publiée en août 1889 dans « Le Petit Français Illustré » : il s'agissait des aventures de la famille Fenouillard dont on peut voir (ci-contre) le héros dans un épisode qui fut repris dans le film du metteur en scène Yves Robert (Jean Richard était Fenouillard).

**Les aventures de la Famille Fenouillard, du Sapeur Camember et du Savant Cosinus
Par le professeur Colomb
(comme Christophe)**

EN 1889, les lecteurs du *Petit Français Illustré* s'élèvent avec joie à l'apparition des Fenouillard du génial Christophe. Mais, avant de rendre hommage à ce « grand » de la littérature dessinée, voyons d'abord ce qu'étaient les journaux qui firent les délices des enfants du siècle dernier.

Sous le Second Empire, de nombreux magazines, spécialement réservés à la jeunesse, furent édités. Journaux sages pour les enfants sages, ils visaient à divertir honnêtement les écoliers d'un temps où les mots « pétrole, radio, cinéma » ne faisaient encore pas partie du vocabulaire. Comparés aux livres de classe de l'an 1961, ils paraissent d'une tristesse démesurée. Leurs noms : « Le Polichinelle », « Le Journal des enfants », « La Gazette de la poupée ».

De charmantes publications qui convenaient parfaitement aux lecteurs des romans rose bonbon de la comtesse de Segur.

Puis vint le premier vrai grand magazine pour la jeunesse : « Le Magasin d'Education et de Récréation ». Créé en 1864, par un éditeur dynamique (Hetzel — qui écrivit des romans signés P.J. Stahl), ce bi-mensuel coûtait 50 centimes. On doit à Hetzel et au « Magasin d'Education et de Récréation » la révélation de trois des géants de la littérature de la jeunesse : Erckmann-Chatrian, Hector Malot et Jules Verne.

Oui, en ce temps-là, les cœurs de 12 ans battaient au récit des exploits du « Conscrit de 1813 », au récit des malheurs de Rémi le petit « Sans Famille ». En ce temps-là surtout, les garçons épris de merveilleux scientifique attendaient avec fièvre le « prochain numéro » pour savoir ce qu'il adviendrait du capitaine Nemo et de son Nautilus.

LA NAISSANCE DE LA PRESSE DES JEUNES

« Le Magasin d'Education et de Récréation » ressemblait beaucoup plus aux revues littéraires qu'achètent vos parents qu'à vos illustrés. Notons cependant qu'on y trouvait déjà l'« Histoire de Pataud et de son chien Fricot », silhouettée par le célèbre humoriste de Cham; Pataud et Fricot n'annonçaient-ils pas Tintin et Milou ?

De nombreux éditeurs ne tardèrent pas à entrer en concurrence avec Hetzel. Hachette lança, dès 1893, le « Journal de la jeunesse », Delagrave, le « Saint-Nicolas », en 1880. C'est dans le « Saint-Nicolas » que fut créée la « Boîte aux lettres, petit courrier des lecteurs qui devait être souvent imité et ouvrait la voie au courrier du cœur cher aux lectrices de nos journaux féminins.

Il y eut aussi, pour les filles, « La Poupée Modèle », puis « Mon Journal ».

La presse enfantine était née. Il ne lui restait plus qu'à trouver son style, son visage. C'est ici qu'intervient Christophe.

En août 1889, il publia dans « Le Petit Français Illustré » la première page des aventures de la Famille Fenouillard. Le succès fut tel que Christophe dut « enchaîner ». Après les Fenouillard, vint le Sapeur Camember, après Camember, le savant Cosinus et Plick et Plock.

Malicieuses, bourrées de trouvailles et mises en images avec goût et humour, les histoires de Christophe appartiennent aujourd'hui au domaine des classiques. Un club de livres ne vient-il pas de les rééditer avec autant de soin que s'il s'agissait d'œuvres de Balzac ou de Vol-



● Autre héros imaginé par Colomb : le sapeur Camember... dont les histoires ont fait rire vos grands-parents. Le livre vient d'ailleurs d'être réédité et remporte un certain succès (Armand Colin, édit.). Troisième personnage créé par Colomb : le savant Cosinus, distrait, mais extraordinairement inventif.

taire? Sur tous les écrans de France, Fenouillard-Jean Richard attire autant de spectateurs que Candide-Jean-Pierre Cassel.

Christophe se reconnaissait un maître : Toppfer. Comme le spirituel Genevois, Christophe était un pédagogue. Né en 1856 à Lure (Hte-Saône), Georges Colomb fit de brillantes études. Il était docteur ès sciences. Son premier ouvrage n'avait aucun rapport avec les histoires qui devaient le rendre célèbre, c'était un article qui fut publié dans le Bulletin de la Société Botanique de France en 1886. Georges Colomb a écrit une trentaine de manuels destinés à l'enseignement des Sciences Naturelles, des essais sur la bataille d'Alésia, des livres de mathématiques, de physique.

M. COLOMB DEVIENT « CHRISTOPHE »

C'est en illustrant une « leçon de choses » qu'il fit ses premiers pas dans la voie qui nous intéresse. Au moment de signer ses dessins, le grave M. Colomb devint « Christophe ». Hommage humoristique au grand voyageur. Jules Verne pour rire, Christophe a dit de la Famille Fenouillard que c'était un « ouvrage destiné à donner à la jeunesse française le goût des voyages ».

Bonneur à Saint-Rémy-sur-Deule, époux de la fille d'un certain Jean Bonneau et père de deux petites filles modèles (Artemise et Cunégonde), un soir, M. Fenouillard prend le départ, suivi des siens. But du voyage : Bruxelles. A la suite d'une foule de contretemps, tous plus cocasses les uns que les autres, les Fenouillard visiteront Le Havre, le Mont-Saint-Michel, ils silloneront l'Atlantique, le Pacifique, ils rencontreront des Sioux, des Papous et le Mikado. Pour finir, ils regagneront Saint-Rémy, héros involontaires d'une réjouissante odyssée.

François-Baptiste-Ephraïm Camember, lui, c'est un sapeur du Second Empire. Barbu, stupide, il incarne à merveille le soldat type, toujours en butte aux malices de ses compagnons d'armes et de ses supérieurs.

— Que faisais-tu dans le civil, Camember ?
— J'ai été cordonnier, mon colonel...
— Alors tu dois savoir peindre des volets...
Et voilà, il n'en faut pas plus pour que le sapeur soit de corvée.

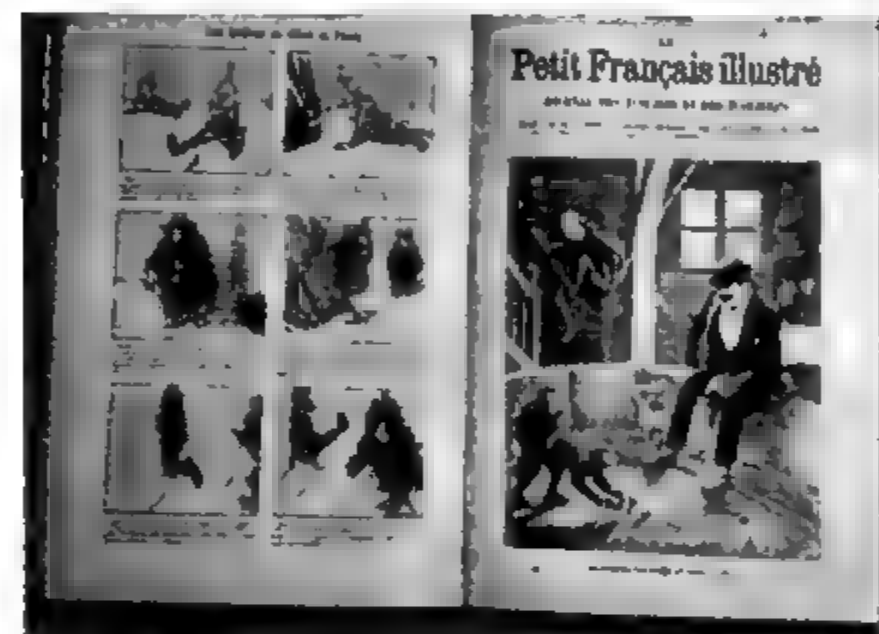
Camember voit un petit garçon qui fait des efforts désespérés pour atteindre une sonnette trop haute pour lui. Camember est obligé. Il sonne pour le petit garçon. Naturellement, c'était un jeune farceur, et c'est notre héros qui recevra un coup de balai du concierge.

UN DENTISTE NOMME MAX HILAIRE

Cosinus est un distrait. En compagnie du chien Sphéroïde, de l'agent Mitouffet et du dentiste Max Hilaire, il nous fait rire aux dépens de la science. C'est là sans doute le grand secret de Christophe : il savait rire de tout. Même de ce qu'il chérissait le plus — l'éducation, la culture.

Christophe fut un précurseur. On peut dire, sans crainte de se tromper, que tous les créateurs de la bande dessinée humoristique lui doivent quelque chose. C'était aussi un poète à sa manière. Il avait une telle horreur des contraintes, qu'il oubliait fréquemment de livrer ses planches. Durant des mois entiers, par sa faute, les lecteurs du « Petit Français Illustré » vivaient d'effroyables suspenses. Où en étaient les Fenouillard, Cosinus? Christophe les avait-il oubliés? Non. Il mena jusqu'à leur terme quatre grandes séries, les trois déjà nommées et celle dont les héros étaient deux lutins blagueurs, Plick et Plock. Une dernière série demeura malheureusement inachevée, celle qui se promettait de relater par le menu les exploits du « haut et puissant seigneur baron de Cramoisy ».

Georges Colomb est mort en janvier 1945. Alors, ses œuvres étaient déjà bien oubliées. C'est dommage. Aux prochaines vacances, ne manquez pas d'aller faire un tour dans le grenier de vos grands-parents. Avec un peu de chance, vous y découvrirez peut-être quelques numéros jaunés du « Petit Français Illustré ».



Le « Petit Français Illustré », ancêtre de nos magazines.



Deux cases d'une des histoires du sapeur Camember.

PROCHAIN ARTICLE : LES ANIMAUX ENTRENT EN SCÈNE DANS LES « HISTOIRES NATURELLES » DU DESSINATEUR BENJAMIN RABIER...



Astérix et les Goths

TRES LOIN, SUR LA FRONTIERE
EST DE LA GAULE, DEUX
LÉGIONNAIRES MONTENT LA
GARDE...



Quand je compterai
trois!



DIS, JE CROIS AVOIR
ENTENDU PARLER
GOTHIQUE PAR LÀ!



TU AS DES VISIONS, PAMPLEMUS!

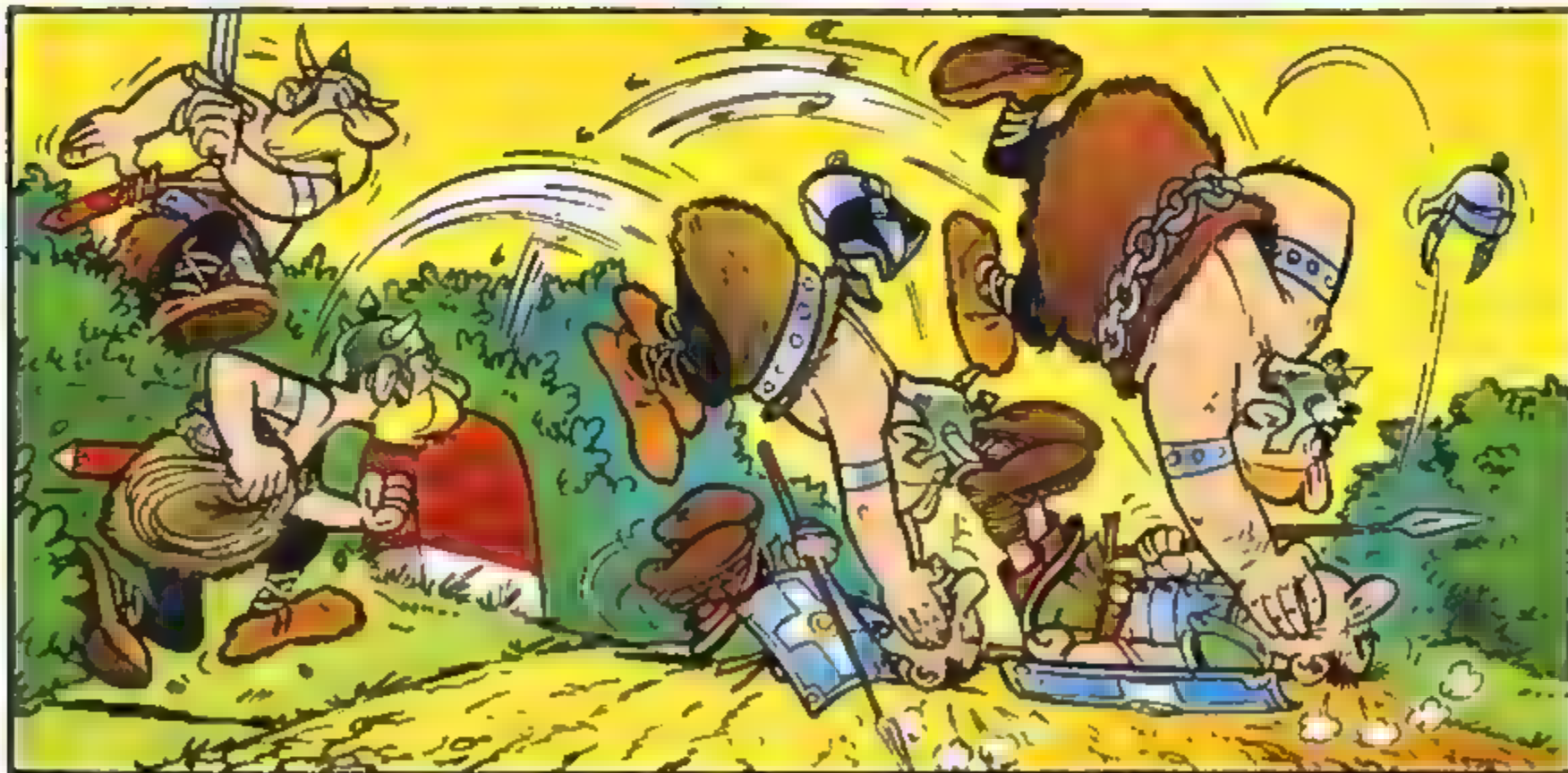
MAIS JE T'ASSURE,
PARDESSUS!



JAMAIS LES BARBARES
WISIGOTHS, OSTROGOTHS, OU
AUTRES GOTHS N'OSERONT
METTRE LEURS PIEDS SALES
SUR UN TERRITOIRE
ROMAIN, PAR JUPITER!



Trois!...
on y va!...



QU'EST-CE
QUE JE TE
DISAIS?

ERRARE
HUMANUM
EST...



Bravo, Théorie, Pasdfric, Histeric
et Périferic! Et maintenant, à la
forêt des Carnutes!

Vive Coudetric,
notre chef!!!



● **LUNDI. — LA PREMIERE (1961) DE « POPOV ».** On attendait beaucoup de Jean Graczyk en ce début de saison routière 1961. Le berrichon, qui avait été l'homme des classiques en 1960, était considéré comme le favori des épreuves du début de saison, mais les années se suivent et ne se ressemblent pas. Pas encore en condition dans Paris-Nice, Graczyk fut inexistant dans Milan-San Remo, le Critérium National et Paris-

Roubaix. Meilleures furent ses prestations dans le Tour des Flandres, où il se classa septième et dans Paris-Bruxelles qu'il termina à la quatrième place. Il semblait donc que « Popov » se comportait mieux sur les routes étrangères et belges en particulier, que sur les routes françaises.

On vient d'en avoir la confirmation en enregistrant, avec plaisir la victoire de Graczyk dans le Grand Prix cyclomo-

toriste. Disputé en Italie, sur sept étapes, le Grand Prix cyclomotoriste est une épreuve qui comprend une partie disputée derrière entraîneurs motorisés ; à son palmarès les noms de Jean Robic et de Louison Bobet, qui en furent les vainqueurs, le premier en 1950, le second en 1959 et 1960. Graczyk prend donc la succession des deux vainqueurs du Tour. Faut-il voir là un symbole ? Jean Graczyk est, avant tout, un « lève-tout », et

jusqu'à présent, ses participations dans les courses à étapes constataient surtout en des victoires d'étapes et en la première place dans les classements par points. Spécialiste du maillot vert dans le Tour de France (maillot distinguant le leader du classement aux points), Graczyk aimerait bien, pour une fois, passer du maillot vert au maillot jaune... Est-ce pour cette année ?

● **MARDI. — UN DEPART : ROQUES.** « Alfredon » Roques n'ira pas en Nouvelle-Zélande et en Australie. C'est un coup dur pour le XV de France. « The Rok » comme l'ont surnommé les Sud-Africains, va être papa, pour la quatrième fois, en juillet prochain ; il estime donc que sa présence auprès de son épouse est nécessaire. D'autre part, Roques tient à terminer la construction du pavillon qu'il a entrepris, lui-même, à Cahors et ces travaux il ne peut les effectuer que pendant ses

vacances, c'est-à-dire en juillet.

L'absence de Roques à la tête de mêlée française se fera sentir, d'autant plus que « All Blacks » et « Kiwis » n'ont pas l'intention de faire de « cadeaux » aux rugbymen français. On aurait été rassuré avec Roques comme pilier, un pilier qui ne fléchit pas et... qui « sait jouer le jeu ». Au moment où l'on commence à reprocher au rugby français de trop « matraquer », un joueur correct comme l'a toujours été Roques aurait rétabli les choses.

... **UNE RENTREE, FONTAINE**

Just Fontaine, avant-centre de l'équipe de France de football et du stade de Reims, est aujourd'hui un homme sonlagé. Il vient de se faire enlever le plâtre qui immobilisait sa jambe gauche. Programme de Justo : rééducation, entraînement, vacances et enfin retour à la compétition en août prochain : le football français et le stade de Reims peuvent se réjouir, leur « canonier » est rétabli.



● **MERCREDI. — BARCELONE SUCCESEUR DU REAL.** ? Soixante mille spectateurs, parmi lesquels le roi Baudouin et la reine Fabiola, au stade du Heysel ; plusieurs millions de téléspectateurs devant le petit écran ont vu l'inter-gauche catalan Evaristo marquer l'unique but du match Barcelone-Hambourg, comptant pour la demi-finale de la Coupe d'Europe des clubs. But qui fait

aujourd'hui du club catalan un finaliste de la grande compétition du football européen et... un possible successeur du Real de Madrid au palmarès de la Coupe d'Europe.

Cette coupe d'Europe serait-elle destinée à demeurer en Espagne ? Il semble bien que, le 31 mai, à Berne, Barcelone l'emportera sur les Portugais de Benfica, second finaliste. Depuis sa

création (saison 1955-1956) la Coupe d'Europe des Clubs n'a couronné qu'une seule formation, le Real de Madrid, qui en fut cinq fois vainqueur. Il est souhaitable d'ailleurs que Barcelone l'emporte, ne serait-ce que pour pénaliser Benfica, vainqueur d'une demi-finale (Benfica-Rapid), à Vienne, où le football ressemblait beaucoup plus à du combat de rues.

● **JEUDI. — L'AMERICAIN, GEORGE DAVIES (20 ANS), 4,72 METRES A LA PERCHE.** Chaque week-end nous apporte désormais une abondante récolte de performances réalisées par les athlètes américains. On n'en est pas encore aux records du monde, c'est maintenant une question de semaines et il est certain que le mois de juin verra tomber de nom-

breux records. L'athlétisme américain se porte très bien et la meilleure démonstration est le fait que dans les quatre réunions disputées en Californie, vingt sauteurs à la perche ont dépassé, le même jour, 4,40 mètres !

Il s'agit de : George Davies (un garçon de vingt ans), qui a réalisé la meilleure performance avec 4,72 m ; ensuite

Cramer, 4,59 m ; Morris et Brewer, 4,58 m ; Cruz, Uelses et Bragg, 4,57 m ; Martin, Stevens, Elms et M. Johnson, 4,47 m ; Tork, Chase, Pratt, Gear, Rose, Helms, Glover, Servis et Balber, 4,43 m... Rappelons que le record de France est détenu par Victor Sillon, avec 4,41 m !

On se demande quels chiffres atteindront les prochains records !

FAITES VOTRE CHOIX

Vendredi 19 mai : Championnat de France de Football : Toulouse-Racing Club de Paris. — Samedi 20 mai : Départ du Tour d'Italie Cycliste (20 mai - 11 juin). Natation, à Moscou : U.R.S.S. - Angleterre (20-23 mai). — Dimanche 21 mai : Trente-sixième journée du Championnat de France de Football. — Mercredi 24 : Cyclisme : Grand Prix du « Midi Libre » (24-27 mai).

● **VENDREDI. — BIDOT-ANQUETIL : D'ACCORD POUR LE TOUR.** Jacques Anquetil est actuellement, avec ses équipiers, sur les routes d'Italie.

Avant de prendre le départ du Giro, le coureur normand a eu une longue conversation avec Marcel Bidot : objet, le prochain Tour de France. Il semble

maintenant que tout soit réglé et, dans quelques jours, Marcel Bidot fera connaître ses premiers sélectionnés pour l'équipe de France du Tour, une équipe

construite autour d'un unique leader : Jacques Anquetil. Les fervents du cyclisme ont déjà engagé des paris. Souhaitons qu'ils ne soient pas déçus !

● **SAMEDI. — EDOUARD BIHOUEE A GAGNE A CHATELOUP SA SELECTION DANS L'EQUIPE BRETONNE DU TOUR.** Le Critérium de la Polymultipliée à Chanteloup est un peu le Grand Prix du Conservatoire des coureurs cyclistes spécialisés dans les courses de côtes ; c'est à Chanteloup que les directeurs techniques des équipes régio-

nales du Tour de France viennent chercher l'oiseau rare : le grimpeur. Bergaud, Le Guillou, Pavard entre autres y gagnèrent leur sélection. Aujourd'hui, c'est un jeune breton : Edouard Bihouée, né le 6 avril 1936 à Réguiny, dans le Morbihan, qui franchit le premier la ligne d'arrivée (notre photo).

Conclusion de cette victoire : Paul Le

Drogo, directeur technique de l'équipe de l'Ouest du Tour a, d'ores et déjà, sélectionné Bihouée dans l'équipe bretonne. Il reste maintenant au Morbihannais de confirmer dans les cols des Alpes et des Pyrénées la classe qu'il a laissé entrevoir à Chanteloup.



● **DIMANCHE. — LA COUPE POUR DOUZE MOIS A SEDAN.** Le grand public sportif, par ce dimanche ensoleillé, a retrouvé le chemin du vieux stade de Colombes. Il est vrai que la finale de la Coupe de France de Football est un rendez-vous qui compte dans la carrière du spectateur sportif. Donc, ils étaient plus de cinquante mille à garnir les vétustes gradins de Colombes et plusieurs millions devant leur poste de télévision.

Tous, spectateurs et téléspectateurs, ont assisté à un spectacle passionnant, tous — sauf peut-être les deux mille

supporters nîmois et encore ? — ont applaudi à la juste victoire des Ardennais qui, pour la seconde fois, ont conquis le droit de conserver, pendant douze mois, l'objet d'art en argent qui matérialise la Coupe de France de football.

Victoire logique, les meilleurs ont gagné. Pourtant, sur le papier, le pronostic était favorable aux Nîmois ; l'équipe entraînée par Firoud est une des meilleures formations françaises de football ; elle appartient au « quartet » majeur — selon une formule aujourd'hui consacrée — du football fran-

çais, avec Monaco, le Racing et Reims. Et bien, le résultat n'a pas suivi le pronostic.

C'est normal. D'une part, des grands seigneurs du football ; d'autre part, des « footballeurs-ouvriers », revanche des prolétaires sur les nantis, c'est dans l'ordre des choses.

Nous avons aimé la façon dont les Sedanais se sont battus pour prendre l'avantage et conserver cet avantage ; à Nîmes, il n'y avait pas la foi, trop de confiance au départ et ensuite la panique.

C'est cela la Coupe de France.

BON ANNIVERSAIRE A JEAN STABLINSKI

Parmi les vedettes sportives fêtant, cette semaine, leur anniversaire, signalons le champion de France cycliste sur route Jean Stablinski, auquel Pilote est heureux de souhaiter un bon anniversaire.

Fêteront également leur anniversaire cette semaine :

Jeudi 19 mai. — Football : Raoul

Giraud (Grenoble). Rugby : Jean Mons (Carmaux).

Vendredi 20 mai. — Football : André Orliac (Limoges), Daniel Brych (Toulouse). Cyclisme : René Bianchi, le Belge Rik Horemans, le champion d'Espagne Antonio Suarez. Rugby : Jacques Etchegoyen.

Samedi 21 mai. — Football : Ro-

bert Budzinski. Cyclisme : le champion de France sur route Jean Stablinski.

Dimanche 22 mai. — Rugby : Yves Puybarat (Brive), René Agasse (Cahors), Robert Filho (Tarbes).

Lundi 23 mai. — Football : Jean Lagadec (La Havre), Marc Cavarec (Troyes). Rugby : Jean Desert (Cognac), Vincent Bardin (Lyon), Jean Henri (Tarbes), Georges Fabre (Toulon).

Mardi 24 mai. — Football : le

gardien de but international Claude Abbez (Saint-Etienne), Mohamed Salem (Sedan), qui vient de remporter la Coupe de France. Cyclisme : Guy Thomas. Rugby : Michel Dauzats (Castres), Jean-Pierre Marty (Perpignan).

Mercredi 25 mai. — Football : Raphaël Segura (Grenoble), Raymond Gerdon (Lyon), Claude Corbel (Rouen). Rugby : l'international Jean Dupuy (Tarbes), Guy Moussempes (Grenoble), Gilbert Pescadere (La Voulte), Jean-Louis Dupuy (Tulle).



par Jean-Marc LAONNEC

L'ÉTONNANT PÉTROLE : Sang nourricier du monde moderne

...de la "mine" d'or noir à la cité de science-fiction



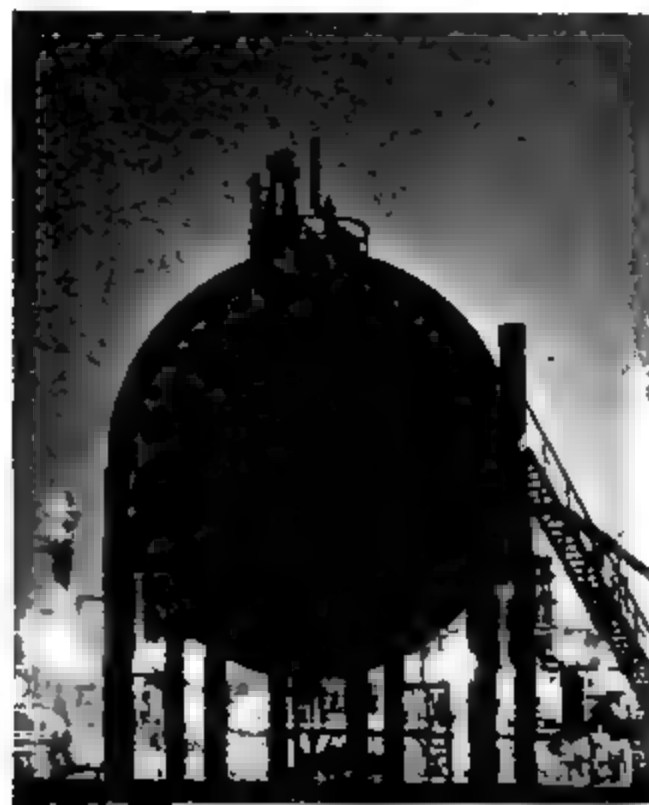
• Le premier derrick construit aux États-Unis n'était qu'une barrique grossièrement bâtie, coiffée d'un curieux « clocher ».



• Cette photo n'est pas extraite d'un bon vieux film de Charlie Chaplin. Elle représente... le siège d'une compagnie de pétrole en 1865 !



Vision grandiose : cette torchère brûlant dans un paysage désolé. Vision de demain, comme cette usine inondée de lumière.



ÉTONNANT pétrole ! Le voilà qui jaillit de son puits, traversant par sa pression forcée deux, trois, six kilomètres d'écorce terrestre. A la surface, une robinetterie d'un ou deux mètres de haut (« l'arbre de Noël ») réceptionne le géant grondant des profondeurs, et le transforme soudain en une sage rivière, coulant avec une régularité mathématique dans le lit de tôle du pipe-line.

Suivons le fil du courant. Il y a bien des manières de transporter le « brut » : citons-en deux.

Le pipe-line, long parfois de milliers de kilomètres, franchit les déserts (comme le TAPE-LINE d'Arabie), plonge hardiment sous l'eau et traverse les bras de mer en épousant les fonds (il devient alors SEA-LINE).

Le navire pétrolier (ou tanker), cargo mastodontique, atteint les tonnages effarants de 73 000, 100 000 tonnes, et décharge sa cargaison en pleine mer — avec la complicité du Sea-Line — quand il est trop énorme pour la profondeur du port.

Tous les chemins convergent vers la raffinerie, cité de métal aux bâtiments étranges : tours, sphères, passerelles vertigineuses... des hectares de science-fiction où va s'élaborer la plus réaliste des industries. (La Raffinerie ESSO de Port-Jérôme, près de Rouen, couvre plus de 200 hectares et transforme chaque année environ 4 millions de tonnes de « brut ».) Voici le pétrole rendu à destination, dans des bacs géants, grands comme des gazomètres. Que va-t-il lui arriver ?

PASSEPORT S.V.P. !

... Première formalité : on vise son passeport, on note soigneusement qui il est, d'où il vient, ce qu'il apporte dans ses bagages. Les douaniers sont, bien sûr, des chimistes. Sitôt arrivé, le pétrole fournit des échantillons aux laboratoires de la raffinerie, qui établit une fiche d'identité détaillée.

Car tous les pétroles ne se ressemblent pas — pas plus qu'un bourgogne ne ressemble à un bordeaux. Les différents « crus » pétroliers contiennent les mêmes substances de base, mais dans des proportions très variables. Or, s'ils entrent « bruts » à la raffinerie, ils doivent en sortir « produits finis », et dans des quantités déterminées : x tonnes d'essence, x tonnes de fuels, x tonnes de bitumes, etc. La première tâche est donc de savoir sur quelles substances de base on peut compter.

Et ici apparaît la matière même du pétrole : notre amie la molécule.

LES SŒURS MOLECULES

Les sœurs molécules sont de bonne famille : leur nom entier est « molécule d'hydrocarbure ». Pourquoi ? Parce qu'elles sont composées d'atomes d'hydrogène et d'atomes de carbone. Les atomes de carbone sont liés entre eux de mille et une façons, déterminant mille et une sortes de molécules. Ajoutez à ceci que le nombre d'atomes varie, lui aussi : et vous comprendrez que les sœurs molécules ne se ressemblent pas beaucoup entre elles.

Il est évident que chacune, en fonction de son type, a une vocation particulière ; pour obtenir certains produits, il faudra procéder par sélection. Les raffineurs vont donc avoir pour premier soin de séparer cette famille si unie. Ils vont « fractionner » le brut, et, pour cela, le distiller.

Comment distiller le pétrole ? En le chauffant, jusqu'à le faire bouillir. Entré liquide dans les tuyauteries d'un four, il en sort donc sous forme de vapeurs, et pénètre ainsi à la base d'une de ces tours que nous avons vues, à l'arrivée, monter une garde orgueilleuse.

A CHAQUE VAPEUR SON ETAGE

A l'intérieur, les vapeurs de pétrole, naturellement, s'élèvent.

Or, elles sont toujours composées des mêmes molécules. Et plus les molécules sont légères, plus leur point de condensation est bas : plus il leur faudra de refroidissement pour redevenir liquides.

On a donc divisé la hauteur de la tour en étages, de températures décroissantes. Les vapeurs les plus lourdes se condensent les premières : elles ruissellent sur les premiers paliers et sont évacuées, tandis que les autres continuent leur ascension.

Au sommet de la tour, il fait assez froid pour condenser les vapeurs les plus légères. Chaque catégorie de molécules a été soustraite à part : le « brut est fractionné ». Ses différentes « fractions » deviendront essence, pétrole lampant, gas-oil, « white-spirit », gaz de chauffage.

Certaines molécules sont restées au fond de la tour, parce que réellement... obèses : elle ne se sont même pas vaporisées. Elles forment un résidu visqueux que l'on traitera avec des égards particuliers.

On lui attribue une tour spéciale, dite « tour sous vide ». Il y règne la dépression nécessaire à une vaporisation sans histoire. Et le cycle de condensation et des soutirages recommence : notre « résidu visqueux » deviendra : bitume, fuel, huile, etc.

Tout ceci est complexe dans la pratique mais demeure, au sens propre, « naturel » : car les différentes sortes de molécules nous sont fournies par la nature, et jusqu'alors, nous nous sommes contentés de les trier.

Jusqu'alors, nous avons obtenu des produits fins dans les proportions mêmes où ils existent au sein du pétrole naturel.

CRAQUER LE PÉTROLE

Or ces proportions ne seront pas toujours intéressantes. Notre devoir, à nous, raffineurs, est de produire « à la demande » telle quantité d'essence, de fuel etc., au cours d'une période donnée, quel que soit le brut que nous ayons sous la main.

Que faire si nous manquons, par exemple, de molécules légères ?

Nous allons, tout simplement, ajouter des atomes aux uns pour alléger les autres.

Oui, c'est le terme technique. Il est brutal, mais exact. Nous allons faire craquer chaque molécule de notre stock de pétrole, et lui changer son compte d'atomes.

A l'origine, on y parvenait en traitant le brut très... énergiquement. Surpression, chaleur infernale. C'était un procédé complexe et coûteux.

Le savant français Houdry découvrit que tout se passait bien plus facilement avec l'aide de certains « catalyseurs » — certains corps dont la seule présence « excite » les réactions chimiques sans qu'ils y participent eux-mêmes. Il fut donc l'inventeur du **craquage catalytique**.

Comment faut-il au juste ? Eh bien, par exemple, on chauffe dans le « réacteur » une poudre de silice et d'alumine (le catalyseur) ; puis on introduit, dans le même récipient, du gas oil (pétrole « lourd »). Rencontre orageuse : au contact des par-

ticules du catalyseur, les molécules de gas oil se brisent sans hésiter ! Voilà leurs atomes libérés. Pas pour longtemps : ils se regroupent aussitôt, mais pour former, cette fois, des molécules légères (d'essence, d'hydrogène, de méthane, etc.).

Quant aux particules du catalyseur, elles sont demeurées intactes. Elles sont seulement un peu sales : peu de chose, un dépôt de carbone. On les envoie donc se « blanchir » dans un régénérateur où le carbone qui les recouvre sera brûlé à grand renfort de courants d'air. Ceci fait, notre catalyseur reprend le chemin du réacteur. Il n'est pas « craqué », lui ; il pourra resservir presque indéfiniment.

Il n'est pas question d'énumérer ici tous les procédés de traitement du brut. Ils sont très nombreux, très divers. A la suite des « unités » que nous venons de visiter, chaque grande raffinerie ESSO comporte une série d'usines... oui, d'usines, dont chacune est vouée à la fabrication d'un dérivé du pétrole.

Les dérivés du pétrole ? Vous pensez bien les connaître : essence, huiles de graissage. Et puis ? Bitumes. Et puis ? Gaz de chauffage. Et puis ?

Si vous voulez les connaître tous, ce n'est pas difficile : il suffit de regarder autour de vous. Faisons cette petite exploration ensemble. Règle du jeu : chaque fois que nous rencontrerons un dérivé du pétrole, nous l'imprimerons en caractères gras.

A travers le monde quotidien, la pétrochimie nous ouvre ses horizons fantastiques.

PETROLE-PARTY

Le réveil sonne : debout ! Vous sautez dans vos vêtements (nylon), vous faites chauffer votre café sur le **butane**, vous vous rasez avec une crème à base de **petrolatum** et d'**huiles blanches**...

Vous montez dans votre voiture. Là, au moins, vous savez à quoi sert le pétrole. Mais... avez-vous songé au tableau de bord (**polyéthylène**), à certains engrenages mécaniques en **polyméthacrylate** (plus résistants que le métal) ?

Embrayons... et roulons sur cette belle chaussée de **bitume**, si douce à nos pneus de **caoutchouc synthétique**.

Vous voici à votre table de travail. Saisissez votre stylo en **polystyrène**, et n'en veuillez pas au pétrole si vous faites une tache d'encre sur vos vêtements, car c'est lui qui fournit aux teinturiers les **solvants** qui la feront disparaître, comme il fournit aux ménagères les **détergents** qui donnent à nos chemises une blancheur... célèbre !

Vous déjeunez ? Excellents, ces porreaux ; superbes, ces pommes. Les uns et les autres ont bien profité de leurs engrais. Et si vous mâchez du **chewing-gum**, n'oubliez pas qu'il est fait avec du **caoutchouc** ou de la **résine synthétique**.

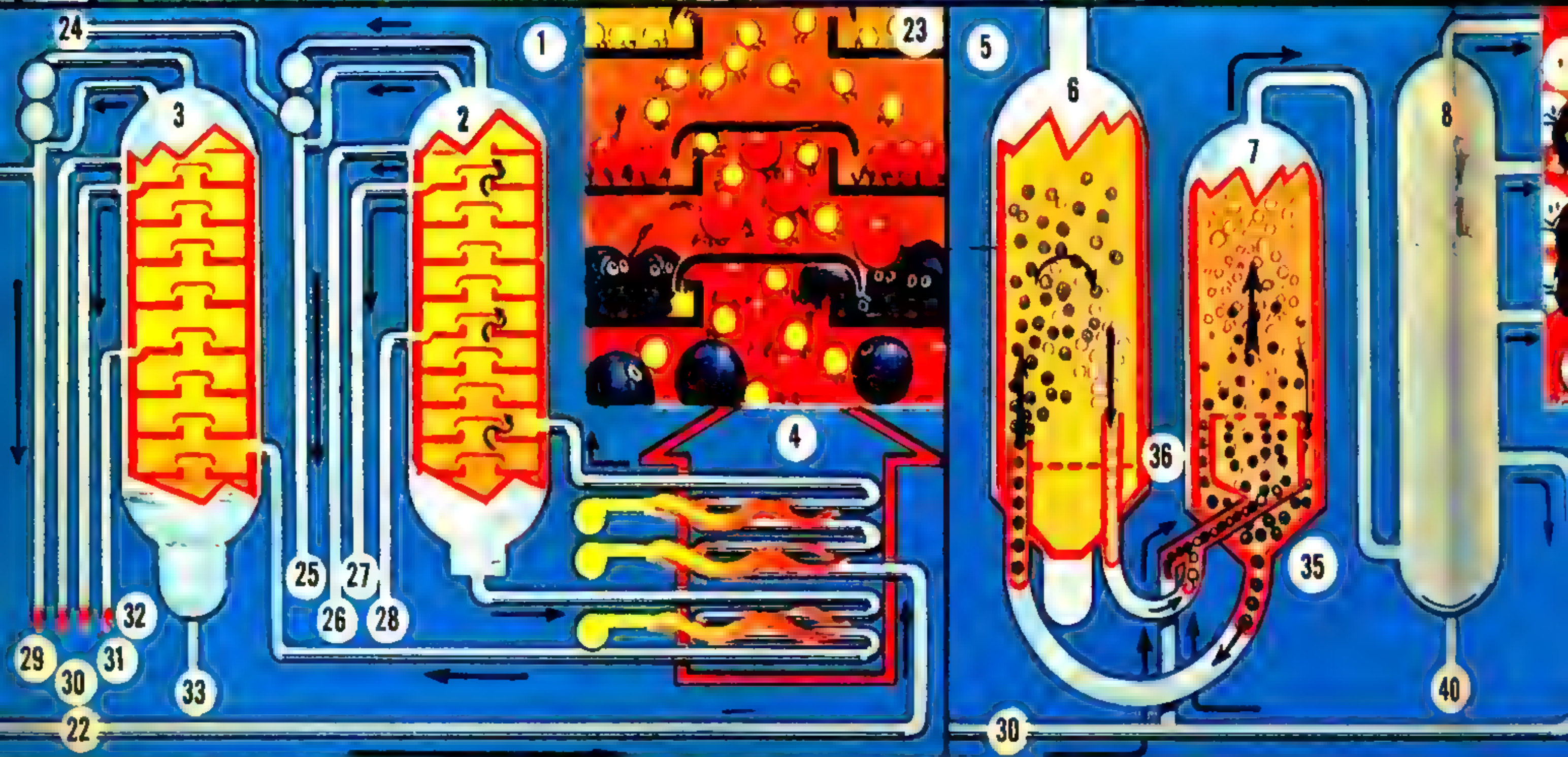
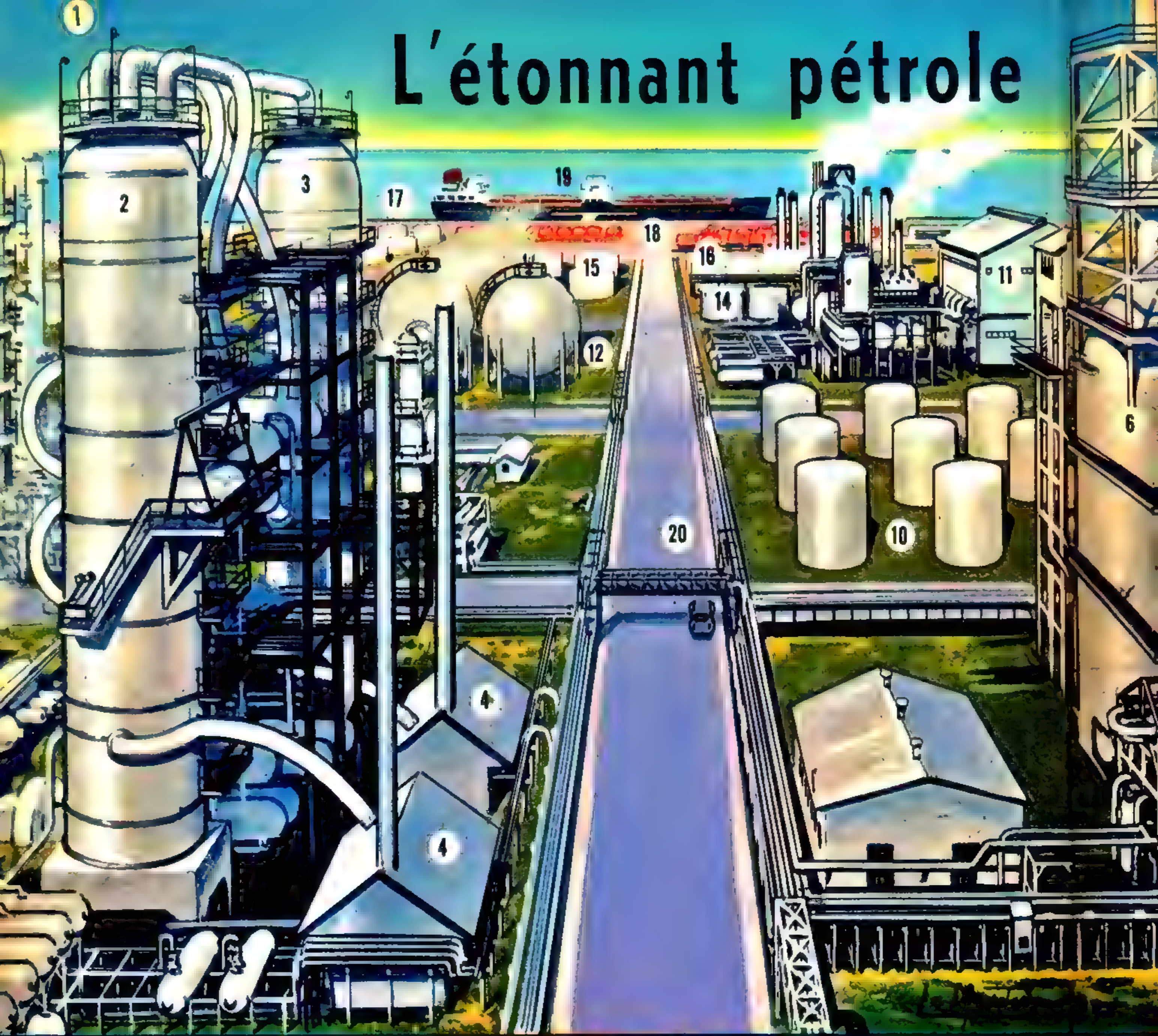
C'est le soir. On rentre chez soi. Comme il flatte l'œil du propriétaire, ce parquet luisant d'**encaustique**. Aïe ! une panne d'électricité ! N'accusez pas vos câbles électriques gainés de **chlorure de polyvinyle** ; allumez plutôt une **bougie** !

A sa lueur, vous pourrez encore passer une couche de **peinture** dans votre cuisine. Et voici la toilette du soir. Si vous êtes une femme, vous ne manquerez pas d'utiliser, à cette heure solennelle, **pommes de toilette** et **parfums**.

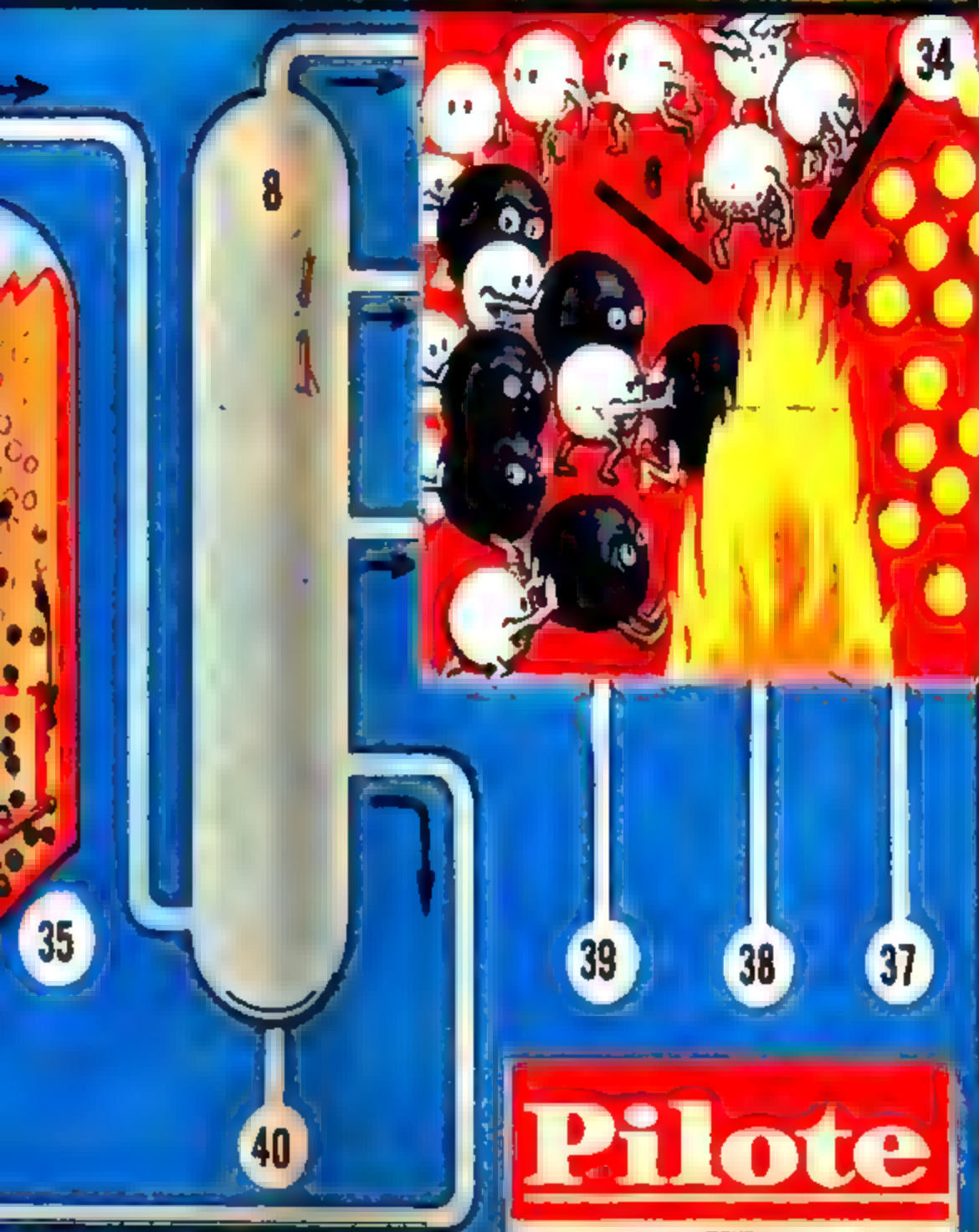
En tout cas, après cette journée, bien remplie, vous allez dormir... sans **anesthésique** !

Voir, en pages suivantes, notre Pilotorama

L'étonnant pétrole



ole



1. Unité de première distillation. — 2. Tour de distillation atmosphérique. — 3. Tour de distillation sous vide. — 4. Four. — 5. Unité de craquage catalytique. — 6. Régénérateur. — 7. Réacteur. — 8. Tour de fractionnement. — 9. Parc de stockage du pétrole brut d'extraction. — 10. Stockage des huiles brutes de distillation. — 11. Déparaffinage des huiles. — 12. Stockage du butane. — 13. Laboratoires et administration. — 14. Stockage des huiles. — 15. Stockage des fuels. — 16. Stockage des essences et pétroles. — 17. Stockage des gaz-oils. — 18. Poste de chargement des wagons-citernes. — 19. Appontement d'expédition. — 20. Passerelle permettant aux pipe-lines de franchir les routes d'accès. — 21. Pétrole brut ou les sœurs molécules : une famille nombreuse très unie.

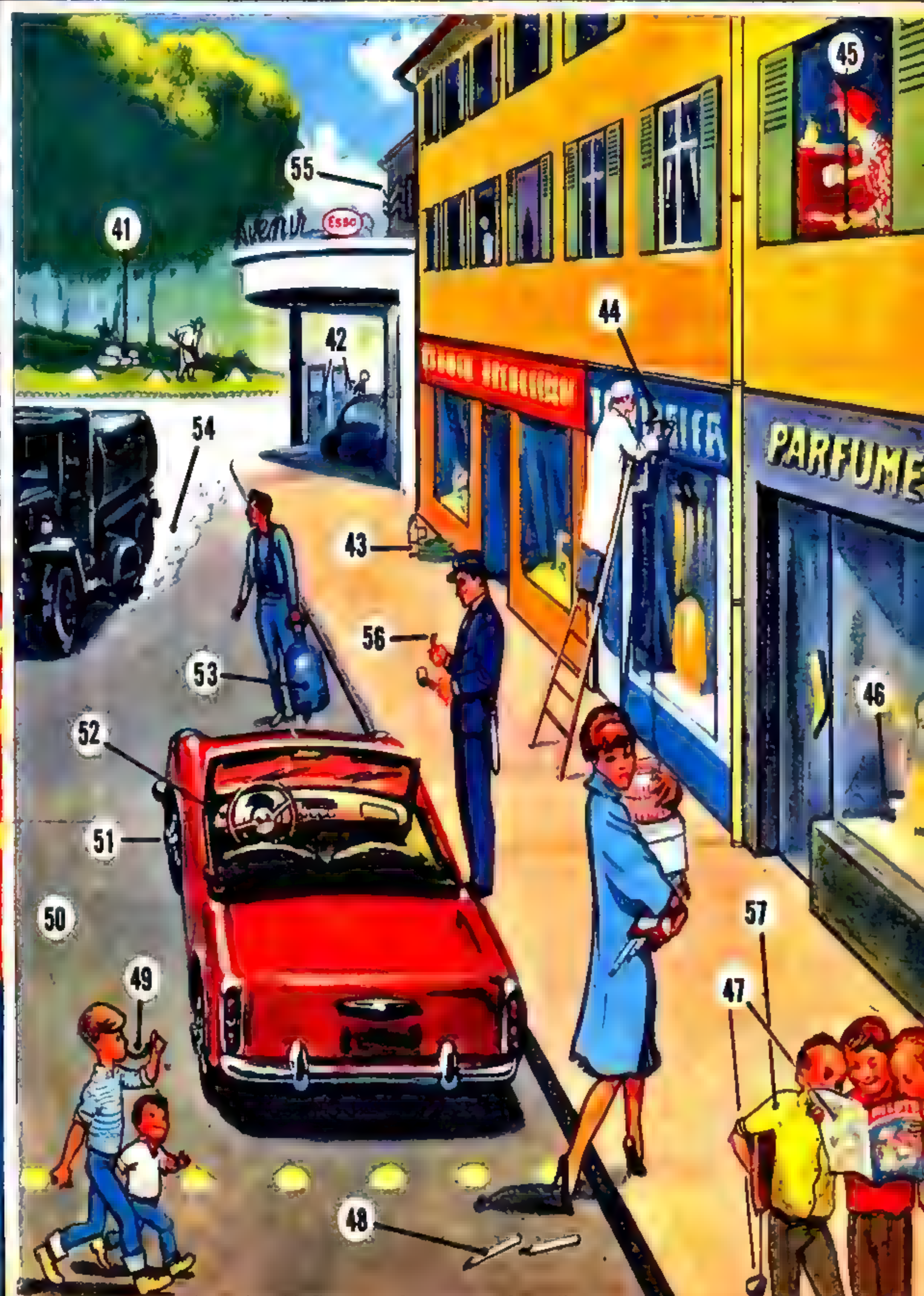
UNITÉ DE CRAQUAGE CATALYTIQUE

22. Arrivée du brut. — 23. Comportement du brut dans les tours de distilla-

tion. — 24. Gaz. — 25. Essence. — 26. White-Spirit. — 27. Pétrole. — 28. Diesel oil. — 29. Tête sous vide. — 30. Distillat à craquer. — 31. Distillat à huiles. — 32. Fuels. — 33. Bitumes. — 34. Fonctionnement du craquage catalytique : les catalyseurs en blanc, les molécules à craquer en noir. — 35. Sortie du catalyseur sali. — 36. Arrivée du catalyseur rénové. — 37. Gaz de raffinerie. — 38. Propane et butane. — 39. Essence. — 40. Fuel.

LES PRODUITS ISSUS DU PETROLE

41. Engrais. — 42. Super. Essence et huiles moteur. — 43. Tuyaux d'arrosage. — 44. Peintures. — 45. Encaustiques. — 46. Crèmes. — 47. Encres. — 48. Bougies. — 49. Chewing-gum. — 50. Bitume. — 51. Pneumatiques en caoutchouc synthétique. — 52. Tableau de bord. — 53. Gaz butane. — 54. Détergents. — 55. Isolant des fils électriques. — 56. Style. — 57. Chemise nylon.



Esso Junior



PRÉSENTE
UN ESSORAMA
DE JEAN-MARIE
LAONNEC



— Les gars sont légèrement excités, ce soir — se dit le capitaine Boone en soupirant. Puis il entendit un choc sourd (poing contre mâchoire), un choc plus sonore (crâne contre plancher), et un concert de jurons étouffés. Il soupira encore et descendit sur le pont.
— Et alors, gars ?
Les deux matelots, douchés par le ton sec, se relevèrent et commencèrent à plaider, tous les deux à la fois.
— Un peu d'ordre, coupe Boone. Vous, Casey, expliquez-vous, et vite.
— Capitaine, suis-je ou ne suis-je pas le cuisinier de ce bateau ?
— Vous l'êtes, hélas !
— Eh bien, je prétends que O'Brien, ici présent, m'a volé trois boîtes de jambon depuis le départ.
La dispute reprenait de plus belle. « Silence, grogna Boone. Suivez-moi tous les deux dans la cambusa, je veux faire l'enquête sur-le-champ. »

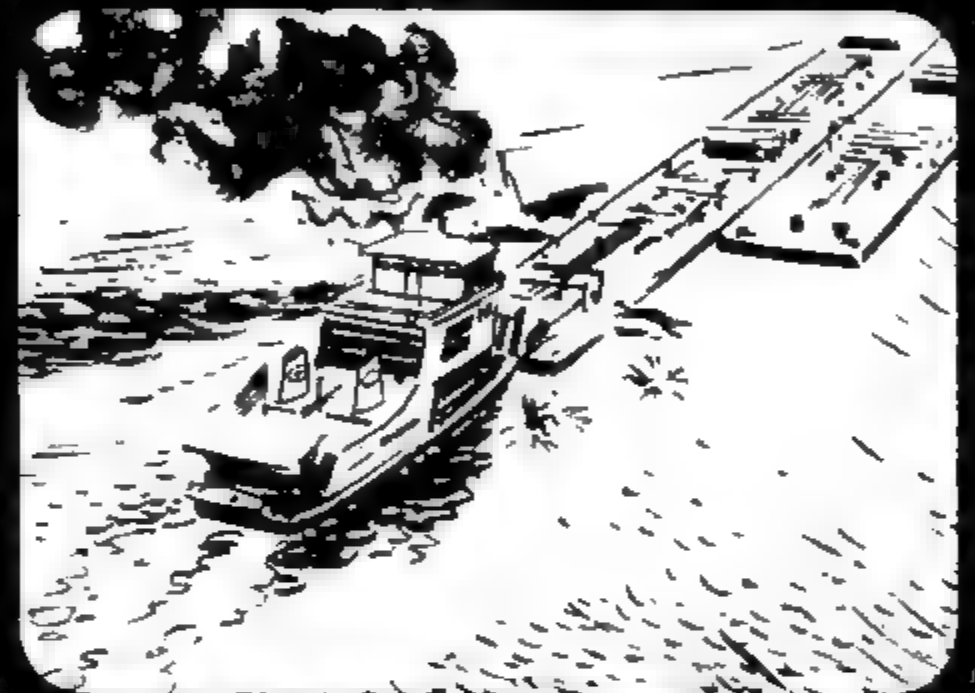
Ils poussèrent la porte métallique. Boone manœuvra l'interrupteur : inutile, la pièce restait obscure.
— Casey, dit le capitaine, vos locaux sont mal entretenus.
— Mais, capitaine, cette lampe marchait encore il y a dix minutes !
— Bien entendu. Filez me chercher un fanal.
Alors une voix inconnue s'éleva :
— Te fatigues pas, Casey. Reste sur place. Et tout le monde les mains en l'air.
La porte se ferma, une lampe s'alluma. Boone et ses deux matelots se trouvèrent face aux trous ronds de trois pistolets, tenus par trois garçons assez mal rasés.
— Soyons nets, dit celui qui avait déjà parlé. Excusez si nous sommes montés à bord sans faire partie d'Esso, et si nous vous avons « emprunté » quelques provisions depuis avant-hier. Faut bien vivre...

— Je... dit Boone.
— Silence, Cap ! J'ai l'index nerveux. En deux mots, nous sommes en mauvais termes avec la police de la Louisiane. Vous aurez donc l'honneur de nous faire passer en Arkansas. Vous, le capitaine, venez avec moi sur votre passerelle ; vous n'avez pas honte de laisser votre convoi sans direction ? Il y a des hauts-fonds dans le Mississippi. Retournez-vous et marchez lentement, parce que je tire très vite.
Avant de franchir la porte, le bandit reprit d'une voix sèche :
— Il faut de quinze à vingt heures pour arriver en Arkansas. Je connais le Mississippi. D'ici là, consigne : motus. Je resterai sur la passerelle avec le capitaine. Toys s'installera ici même, avec le petit cuisinier.
— Avec moi ? s'étrangla Casey.

— Oui. Ne mangez pas tout. Toys, si tu entends du bruit, si tu es attaqué, ne réfléchis pas et descends-moi ce gars-là.
— Vu, dit Toys.
— Vu ? répéta le bandit à l'adresse de Boone. Motus, ou Toys descend votre cuisinier. C'est la consigne.
— Il y en a une autre, dit tranquillement le capitaine : éteignez votre cigarette. Nous naviguons sur 12 200 tonnes de pétrole.
Les 3 « passagers » écartèrent précipitamment leurs mégots sous leurs talons.
La nuit passa avec une lenteur extrême. Les trois bandits semblaient insensibles au sommeil. Boone sentait constamment dans son dos la présence du chef — et de son automatique.
Au petit matin, il y eut un fort beau spectacle pour les amateurs de photographie : le Mississippi sortit du noir comme une plaine jaune, large d'un bon kilomètre.



Dans l'axe de ce canal géant, l'« ESSO TENNESSEE » progressait avec une ténacité d'insecte, poussant devant lui cinq « barges » rectangulaires. Vers sept heures, on commença à croiser d'autres convois, chargés de sable, de charbon, de pétrole... Ils saluèrent de deux coups de sirène.
— Réponse : deux coups, dictait le bandit, qui semblait très au courant du code.
A onze heures, Boone se fit apporter une collation « pour deux ». Le soleil frappait féroce les tôles du convoi. Le capitaine s'assit et mangea solidement.
— Bon appétit, lui dit le bandit. Et attention, je suis capable de tirer juste même quand je mastique. D'ailleurs, pensez au cuisinier.
Boone se contenta de hausser les épaules. Il vérifia sa route sur une carte fluviale, prit une longue-vue, la démonta, la nettoya. Soudain :

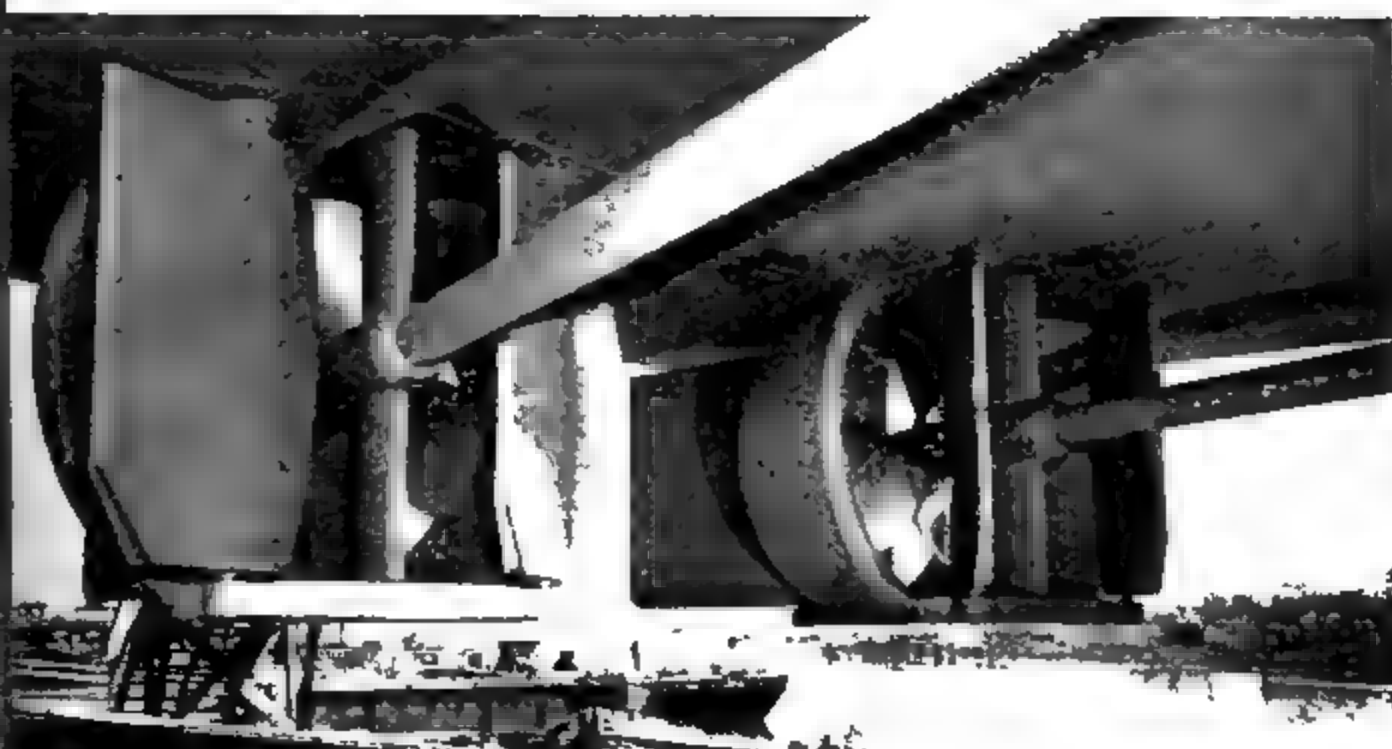


— Eh ! dit-il. Vous sentez ?
— Sentir quoi ? fit l'autre. Attention, pas de manœuvre, cap !
— Le pétrole « chaud », voilà ce que ça sent. Est-ce qu'un de vos damnés acolytes ne s'est pas remis à fumer n'importe où ?
— Si Toys a fait ça, gronda le bandit, je le... Hé ! Là ! Qu'est-ce que c'est que cette fumée noire ?
— Pas de fumée sans feu, fit Boone entre ses dents.
— Damn !
Une flamme de cinq mètres venait de jaillir en rugissant plus haut que la passerelle.
— Explosion dans vingt à vingt cinq secondes, dit Boone.
L'autre ne répondit pas. Il s'était déjà rué sur le pont, et de là, en plein eau. Il nageait frénétiquement pour s'éloigner du brûlot. Enrico sauta, terrorisé, fit un plouf, repartit à la surface et hurla qu'il ne savait pas nager. Toys s'envola littéralement de la cambusa et s'enfonça le plus profond possible dans l'eau jaune.



Alors, sur l'ESSO TENNESSEE, les flammes s'éteignirent avec beaucoup de bonne grâce. Boone, aidé de ses hommes, vida un extincteur sur les tôles pour plus de sûreté, puis s'approcha de la rambarde et cria aux nageurs médusés :
— Tout va bien, garçons. Je vais vous envoyer le petit canot et vous allez remonter à bord. On vous ligatera comme des saucissons, bien entendu. Figurez-vous que j'ai retrouvé ce revolver dans un tiroir, et qu'il n'est pas mouillé, lui... Alors, remontez, le convoi ne sautera pas. Je me suis contenté de déclencher une pompe, depuis la passerelle, pendant cinq ou six secondes. De quoi faire une bonne flaque de pétrole, à un endroit pas trop dangereux. Pour la mise à feu ? Oh ! c'est simple : beaucoup de soleil, un peu de rageote... et une lentille de longue-vue. Dépêchez-vous, please ! Il y a des crocodiles par ici, à ce que j'ai entendu dire.

FIN



UNE NOUVELLE MACHINE VOLANTE ?

... Pas du tout : un bateau ! ou plus exactement un « pousseur », frère de l'ESSO TENNESSEE où se passe l'Essofilm ci-dessus. Remarquez les hélices dans leurs tuyères ouvertes, et les 4 gouvernails : 2 en arrière des tuyères, et 2 en avant — pour la marche arrière ! Le pousseur peut propulser une douzaine de « barges » rectangulaires : on obtient ainsi des convois de 400 mètres de longueur et plus. (Le « Queen Elisabeth », à titre de comparaison, mesure 315 mètres). Avantage : le convoi « pousse » à la forme d'une seule et immense coque, et ne provoque qu'un seul sillage. Economie de puissance : 10 %.



Vite un crayon !

AUJOURD'HUI : FAITES VOUS-MÊME UN DESSIN ANIMÉ

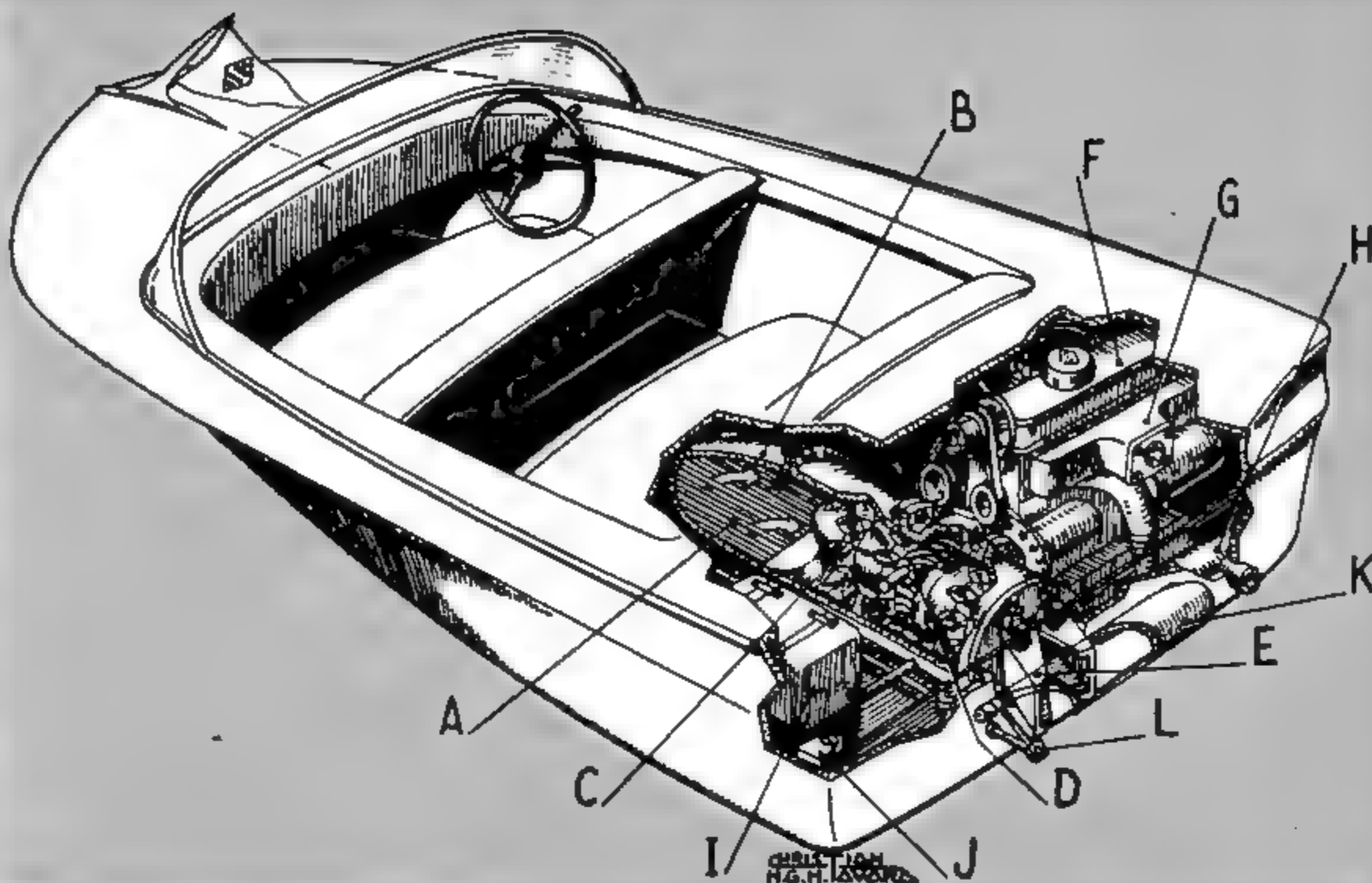
— Découpez les images A et B. Posez A sur B (les 2 images tournées vers le haut) et collez ou agrafez la bande 1 sur la bande 2.

— Maintenant enroulez A sur un crayon rond, en serrant : le papier doit rester « en cigarette ». B doit, au contraire, rester bien plane.

— Avec le crayon, « frottez » vivement A de droite à gauche et de gauche à droite, pour qu'elle s'enroule et se déroule rapidement. Vous verrez s'animer la première scène de l'Essofilm.

L E bon vieux mode de propulsion par hélice est-il en train de disparaître pour faire place au réacteur aquatique ?

Déjà dans le domaine de l'aéronautique, le « jet » a pris une importance considérable. Après plus de deux ans d'études, la régle Renault vient de mettre au point un « runabout à réacteur aquatique » qui sera présenté au public à l'occasion du prochain salon nautique. Entraîné par un moteur de Dauphine, l'ensemble contient moins de 6 000 NF. ● A. Grille d'aspiration d'eau. B. Voûte d'alimentation du turbo-pompe faisant corps avec la coque en plastique moulé. C. Turbo-pompes à 3 étages d'aubes. D. Vis sans fin entraînant un engrenage hélicoïdal faisant corps avec le moyeu du turbo-pompe. E. Tuyère d'éjection et de direction, à double déflecteur. F. Moteur type Dauphine Gordini ou Floride, transformé Marin. G. Tubulure spéciale marine. H. Pot d'échappement. I. Echangeur de température pour le refroidissement du moteur. J. Fouille de renouvel du câble de direction. K. Déflecteur d'inversion pour la marche arrière. L. Tringlerie de commande du déflecteur.



● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES...

Autre mort célèbre en Angleterre, cette fois : la reine de Browsea, une petite île de moins de 3 km2, située près du port de Poole. Mrs. Mary Bonham Christie l'avait achetée en 1927 et y vivait, depuis, complètement isolée, dans un château féodal de

• **LE ROI DU STATIONNEMENT INTERDIT.** C'est d'Amérique, pays où l'on voit grand, que nous vient le re-

Autre record auquel s'attaque la célèbre marcheuse quinquagenaire, la doctoresse britannique Barbara Moore :

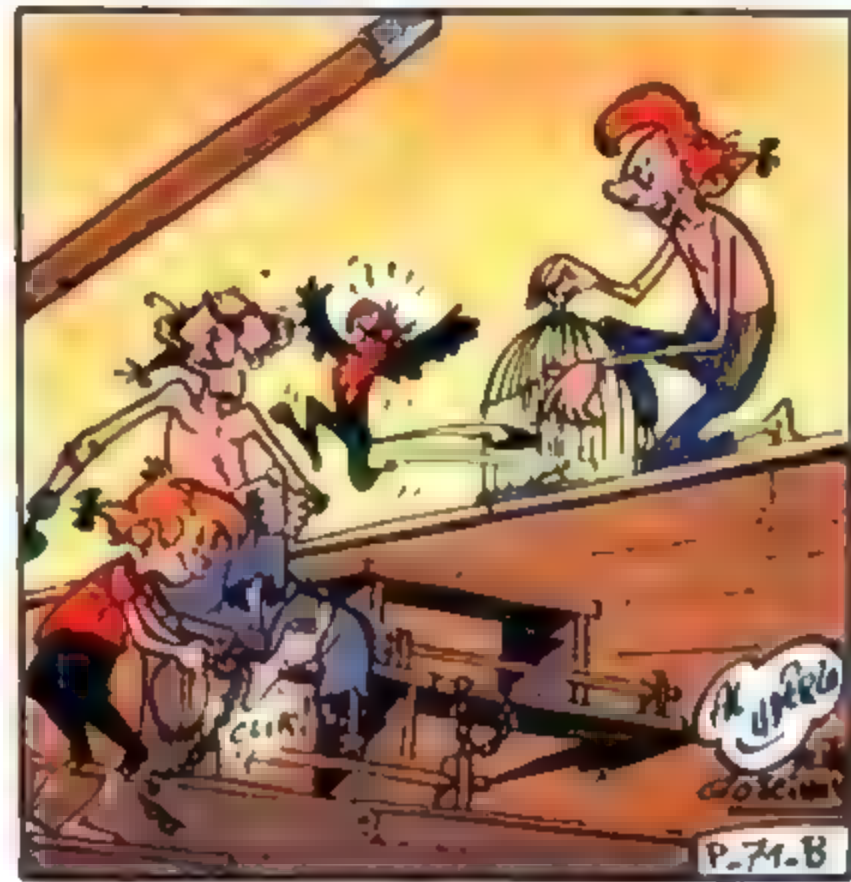
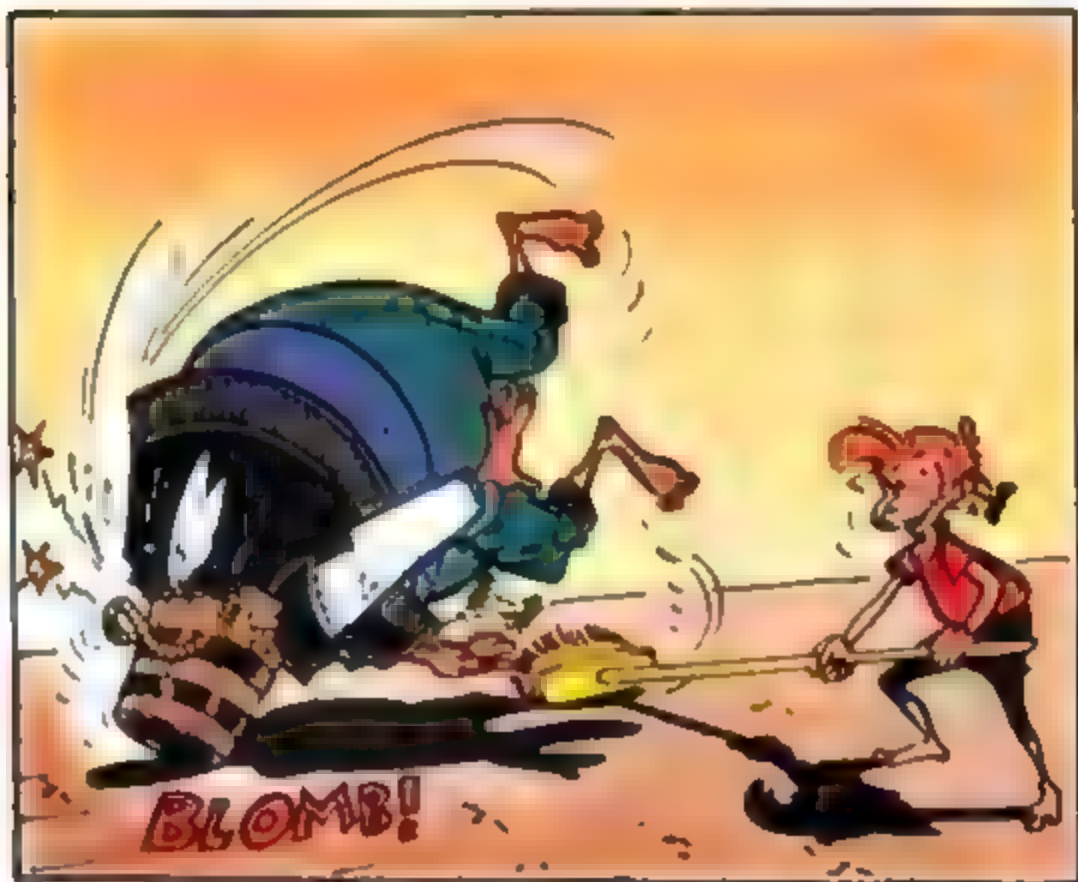
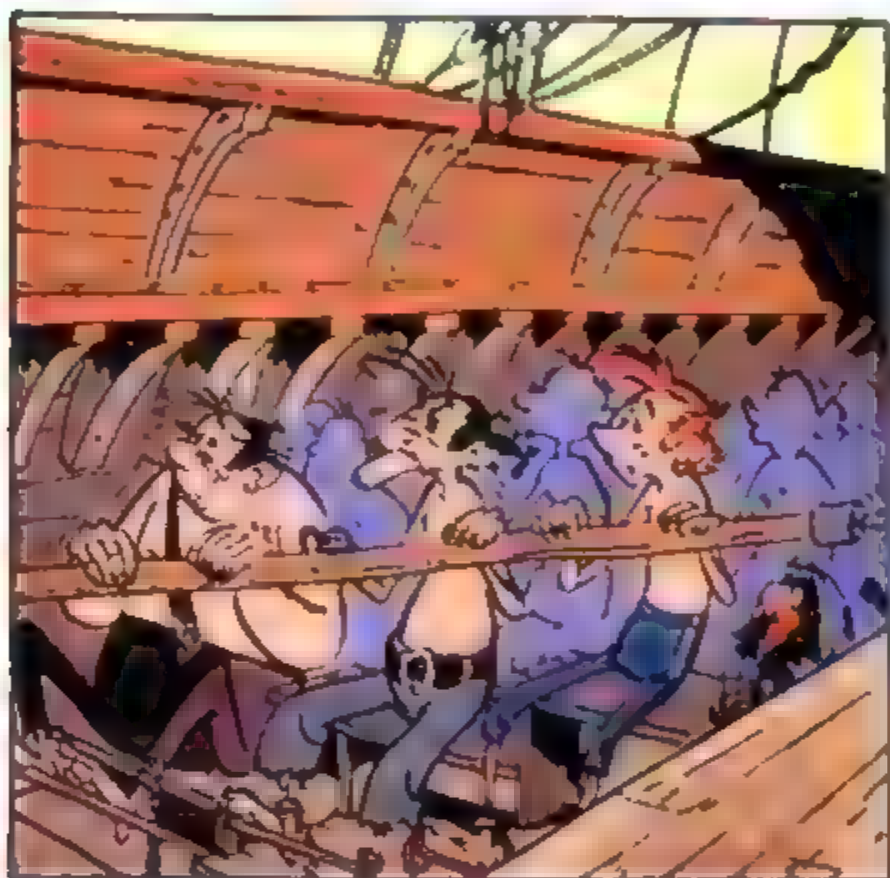
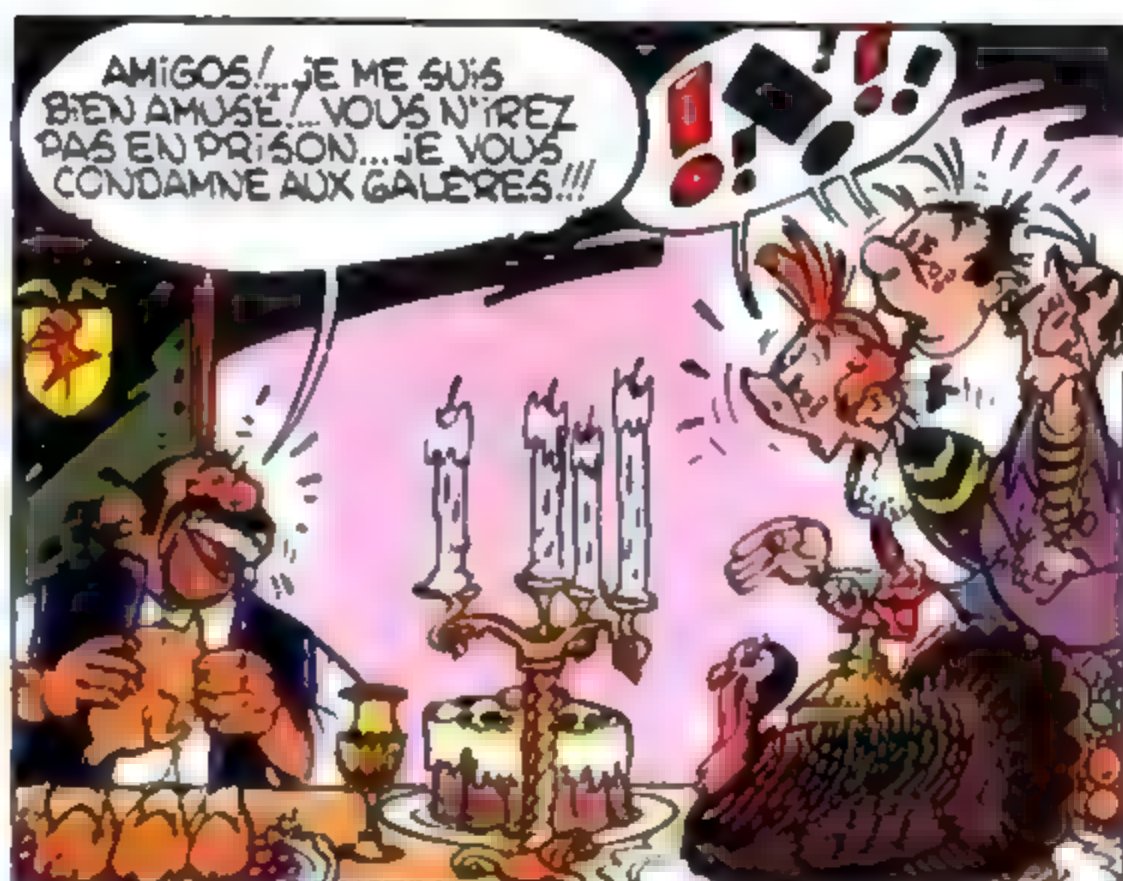
« A la découverte de l'art dans les musées de Paris », par J.-P. Crespelle, Hachette. Savez-vous qu'à Paris, à travers les salles de dix-huit musées, il est possible de faire un fabuleux voyage dans le temps ? On peut y découvrir des œuvres d'art vieilles de 30 à 40 000 ans (comme cette fameuse Dame de Brassempouy) et en suivant le cours des siècles, contempler les chefs-d'œuvre les plus fameux jusqu'aux plus récentes réalisations des grands artistes de notre temps. Un voyage plein d'intérêt et de surprises s'il est fait intelligemment. Mais comment l'entreprendre et par quel bout commencer ? Rien n'est plus facile désormais pour tous ceux qui possèdent le livre de J.-P. Crespelle. Imaginez une sorte d'anneau magique mis à votre disposition. Quand vous le desirez, il vous transporte soit dans la préhistoire, soit chez les artistes espagnols ou allemands du xvr^e siècle, par exemple. Tous les chefs-d'œuvre de tous les temps et de tous les pays sont là à votre portée. Et, de plus, toutes les indications vous sont fournies pour ensuite vous rendre compte par vous-même sur place. A l'occasion tentez l'aventure. Si vous le faites une fois, vous recommencerez, c'est certain.

● OHE! PILOTES... ● OHE! PILOTES... ● OHE! PILOTES... ● OHE! PILOTES

油石ツキ
雄北五油
代三ニA自六
硫黄
油

(à suivre)

12.50

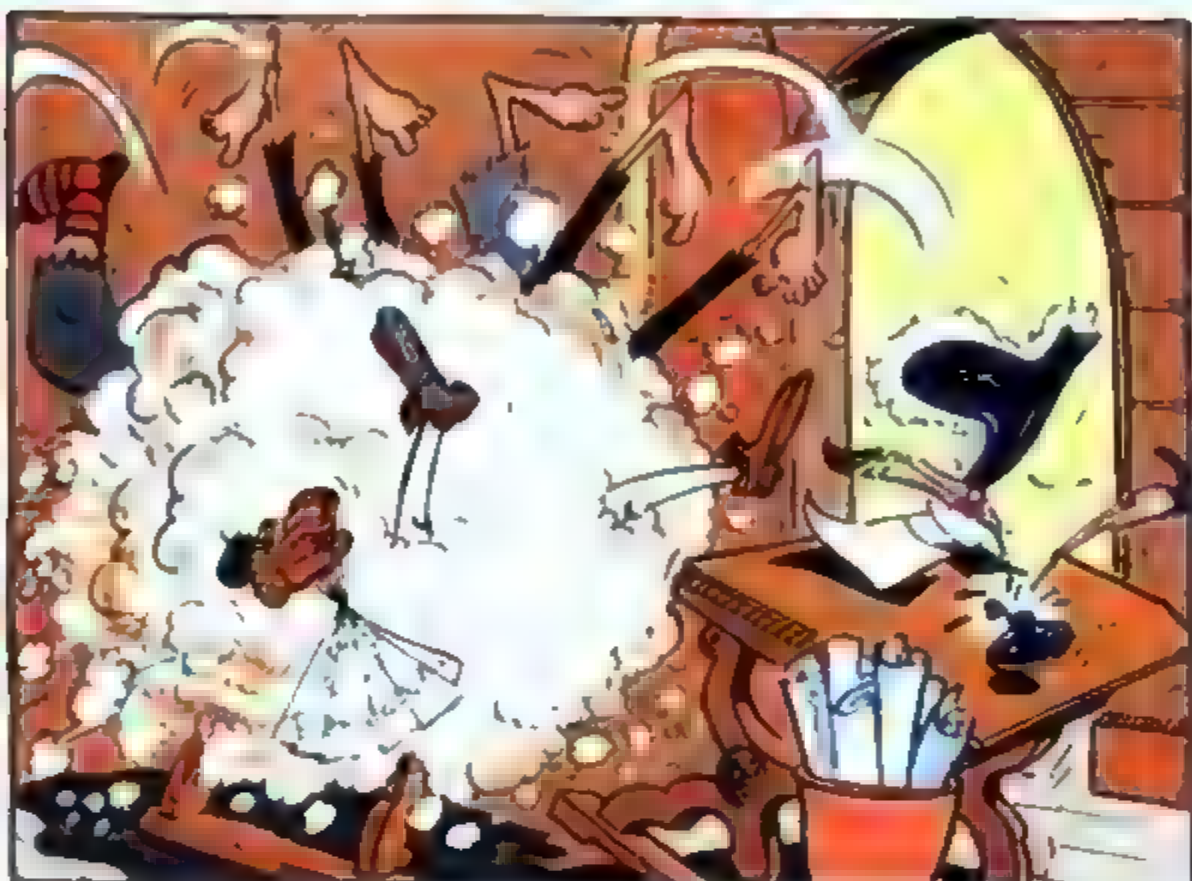
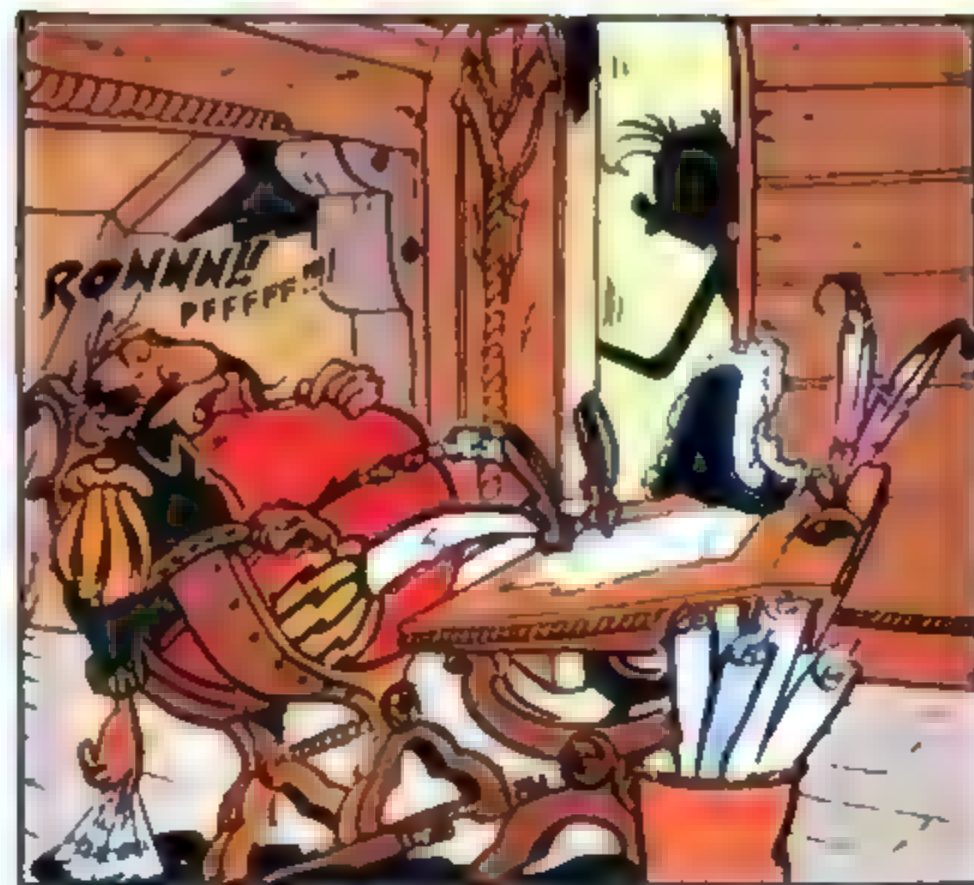


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leaulsée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. « La Brave » accoste une île espagnole. Hélas ! le gouverneur emprisonne tous nos corsaires, ce qui fait l'objet de réjouissances nationales !



les
réponses
aux



4 QUESTIONS

du Jeu de Printemps
viennent d'être
affichées
dans tous
les postes

AZUR

File "coudes au corps"
à un poste AZUR,
vérifier tes réponses
au **Grand Jeu**
de Printemps **AZUR**.

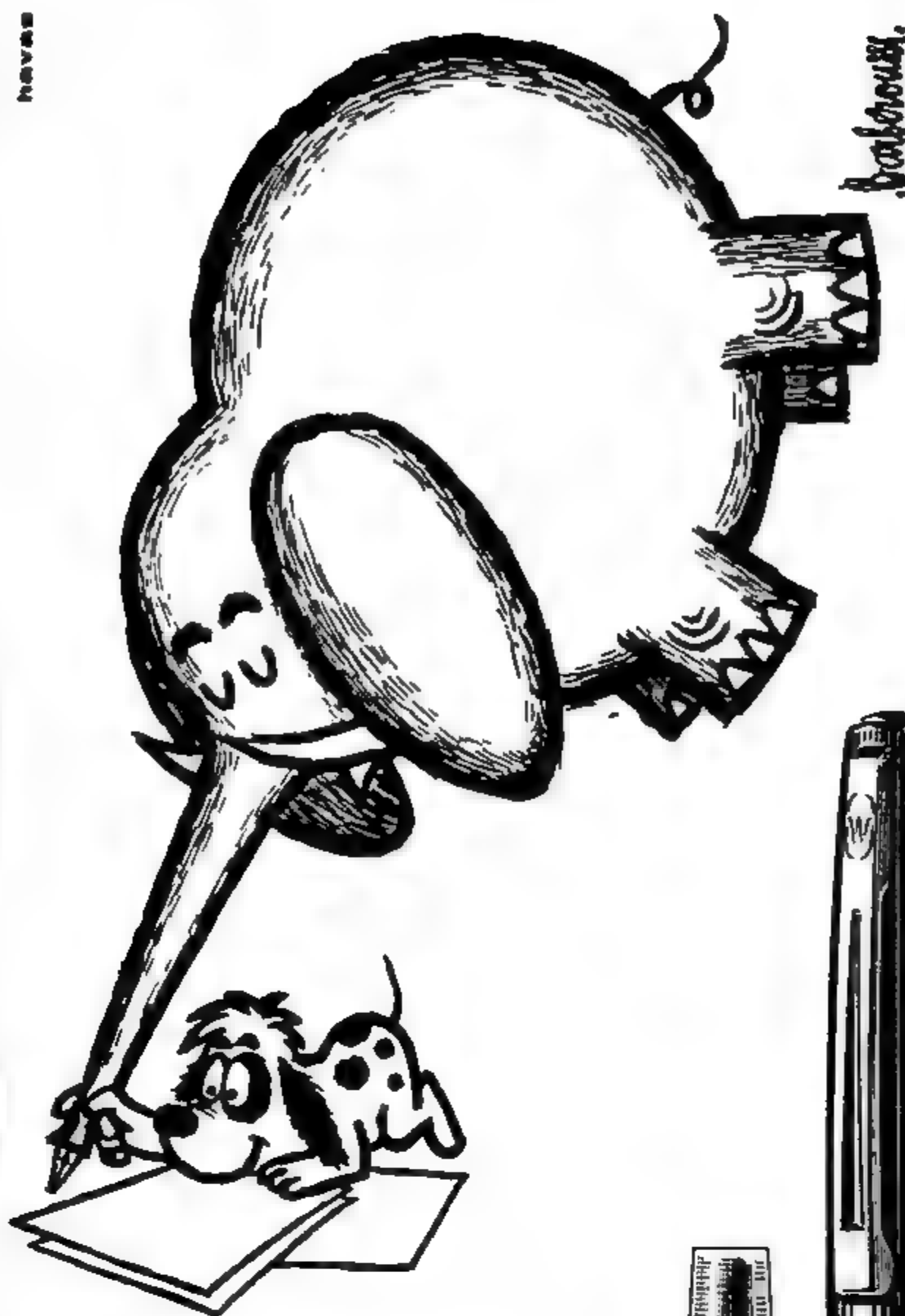
Si tu es l'un des gagnants tu en seras
directement avisé par lettre.

MAIS ATTENTION
AZUR réserve bientôt
pour toi et tes parents
une nouvelle surprise.

Lis bien
ton journal
daté du 22 juin.



newnes



VRAI

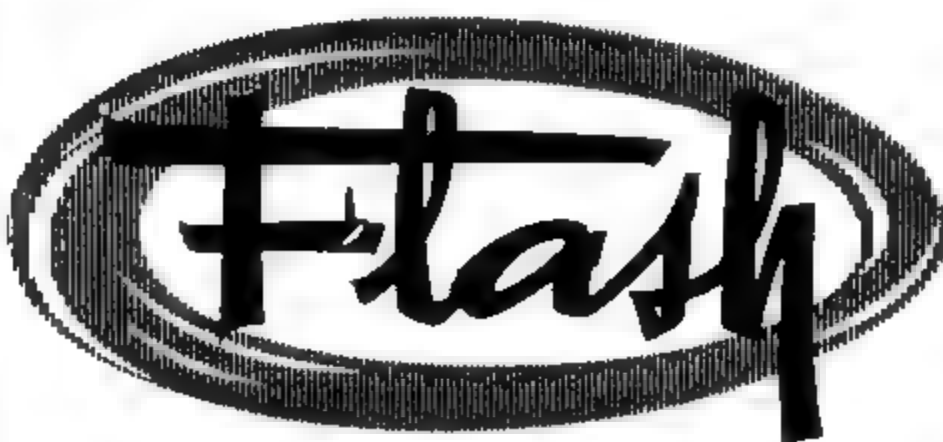
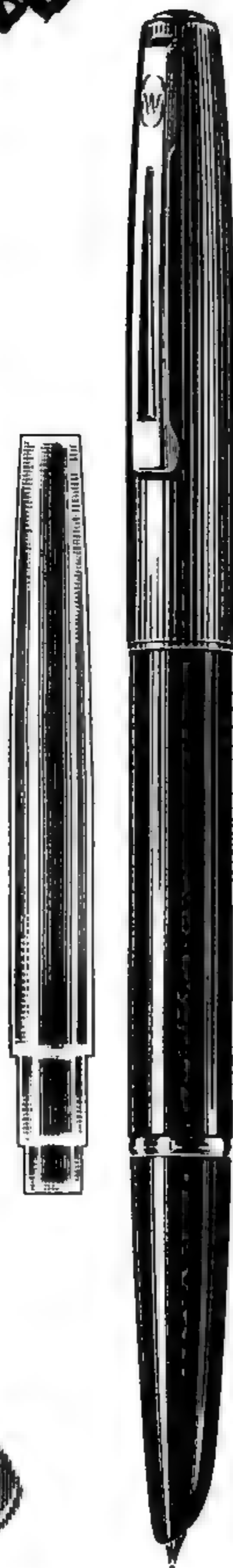
- ★ Le stylo Flash coûte 13,80 NF
- ★ La cartouche du FLASH est la plus grande du monde
- ★ La cartouche du FLASH est en plastique
- ★ Le stylo FLASH existe depuis 1960

Waterman, inventeur du stylo à cartouche, a livré son premier modèle de ce type le 14 juin 1936.

Stylo élégant, robuste, économique, en noir et en couleurs : gris bleu, grenat, bleu Floride.

Et pour la Fête des Mères :

Vous trouverez dans la Gamme Waterman le cadeau idéal à partir de..... 7,90 NF



le "Waterman des Jeunes"



GRAND CONCOURS PILOTE ★ JEAN RICHARD

JEAN RICHARD VOUS OUVRE SON ZOO ET VOUS OFFRE UN ANIMAL



Voilà donc la dernière des dix questions qui vous ont été posées par Jean Richard.

C'est, pour vous, la dernière occasion d'augmenter ou de consolider vos chances dans cette course dont sortiront vainqueurs dix gagnants invités par Jean Richard à passer, avec lui, une journée en son zoo d'Ermenonville. Avec un déjeuner pris en commun en présence d'une autre grande vedette de la scène et de l'écran.

Et un animal offert au tout premier de ces dix finalistes.

QUESTION N° 10

Les races de singes sont multiples. Cependant, peu de gens connaissent leurs noms : pour eux, un singe est un singe, quel qu'il soit.

Parmi les représentants de toutes ces races, le plus répandu est, sans doute, le babouin, que vous voyez évoluer sur les rochers du zoo de Vincennes ou du Jardin d'Acclimatation. Plusieurs raisons font, de ce singe, le plus intéressant pour un zoo : 1. prix d'achat très bas ; 2. très résistant au froid ; 3. très vivant et très remuant.

Une quatrième raison existe et, sans doute, la plus importante. Laquelle ?

Votre réponse à cette dernière des dix questions posées par Jean Richard doit nous parvenir, au plus tard, mardi prochain, 30 mai, à l'adresse suivante : « Concours Jean Richard », Pilote, 31, rue du Louvre, Paris (2^e).



Un guépard prêt à attaquer est, de toute façon, moins dangereux que lion, tigre ou panthère, car il ne possède pas les griffes rétractiles de ces félins. Sa griffe est fixe comme celle des chiens.

Ce qui ne signifie pas, comme le veut la légende, que tous les guépards sont de braves toutous inoffensifs. C'est à peu près vrai dans leur pays, sous leurs climats où on les emploie, même, pour la chasse mais, pour le guépard comme pour chaque fauve, un changement de climat, un long voyage par avion, une nouvelle vie peuvent déformer leur caractère et j'ai, personnellement, connu des guépards avec lesquels il était impossible d'entrer dans une cage.

Cependant, si vous élevez un guépard que vous avez eu très jeune, vous avez toutes chances de le garder doux, mais rappelez-vous que le guépard est le fauve le plus délicat à élever : dès son jeune âge, il a tendance à se décalifier. D'ailleurs, regardez bien les guépards en captivité : souvent leurs pattes ne sont pas droites, leur train arrière est vacillant.

Ceux-ci n'atteignent plus la célèbre vitesse de course du guépard (130 km à l'heure). Vous savez, en effet, que le guépard vivant en liberté, dans la brousse, est l'animal coureur le plus rapide du monde. Il faut, pour cela, qu'il puisse donner libre cours régulièrement à sa foule normale. Donc, qu'il ne soit pas en captivité.

Réponse à la question N° 8

L'arme la plus redoutable de l'ottruche est la patte, armée de deux ongles puissants (surtout l'un d'eux, qui est une défense directe). D'un seul coup de patte projetée en avant, elle peut éventrer son gardien.

Pour parer une attaque toujours possible, il faut fabriquer une sorte de fourche à deux branches qui, placée à hauteur du bas du cou de l'animal, le maintient à une distance suffisante pour que la patte ne puisse vous atteindre. Il faut donc fabriquer la fourche assez longue pour cela.

Réponse à la question N° 9

Quant aux différents mouchetages de guépards, panthères et jaguars, les voici dessinés, de façon très simplifiée, grâce à un cercle et un point.

Grâce à ces trois figures simplifiées, vous pourrez reconnaître ces différents pelages qui, souvent, sont, en réalité, d'un dessin plus compliqué.

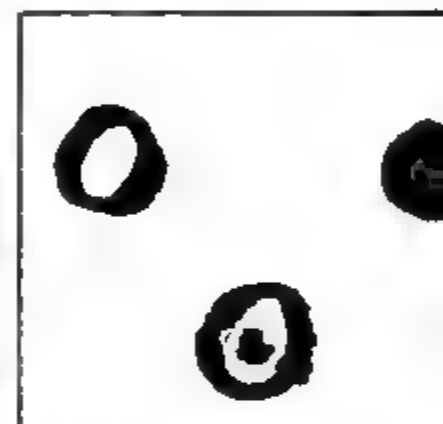
Ainsi, vous avez déjà pu constater que toutes les panthères se ressemblent, mais qu'il n'en existe pas deux exactement identiques, aussi bien pour la forme des taches que pour la couleur jaune du fond de la robe. C'est pourquoi un manteau de panthère ou de léopard coûte très cher : il est très difficile, pour un fourreur, de trouver un nombre suffisant de peaux assez assorties pour faire croire que le manteau est fait d'une même peau.

Autre détail : les panthères sont les seuls félins à être semblables dans la faune africaine et dans la faune asiatique.

Enfin, panthère et léopard sont deux races qui, maintenant, sont pratiquement confondues. Cependant, les deux noms sont toujours employés : dans les cirques, on appelle léopards, les mâles, et panthères, les femelles.



Voici, tout entière, la photo de Jean Richard et de son guépard : le mouchetage de sa robe est un simple semis de taches. Le pelage de la panthère : des ronds plus ou moins bien dessinés.



La robe du jaguar : taches cerclées de ronds.

Duel Moss-von Trips (Porsche-Ferrari) à la Targa Florio

Le relief tumultueux de la Sicile vient d'être le théâtre de la plus belle « Targa Florio » (45^e du nom). Malgré les performances d'hommes de valeur (Boniato, Gurney, Barth, Trintignant, Magliori, etc.), deux pilotes hors série et deux types de voitures, hors série elles aussi, ont dominé et animé la course.

Les hommes : un Anglais solide et trapu, Stirling Moss ; un Allemand blond et racé, Wolfgang von Trips.

Les voitures : une allemande, la « Porsche » gris-argent de Moss et une italienne, la « Ferrari » rouge de von Trips.

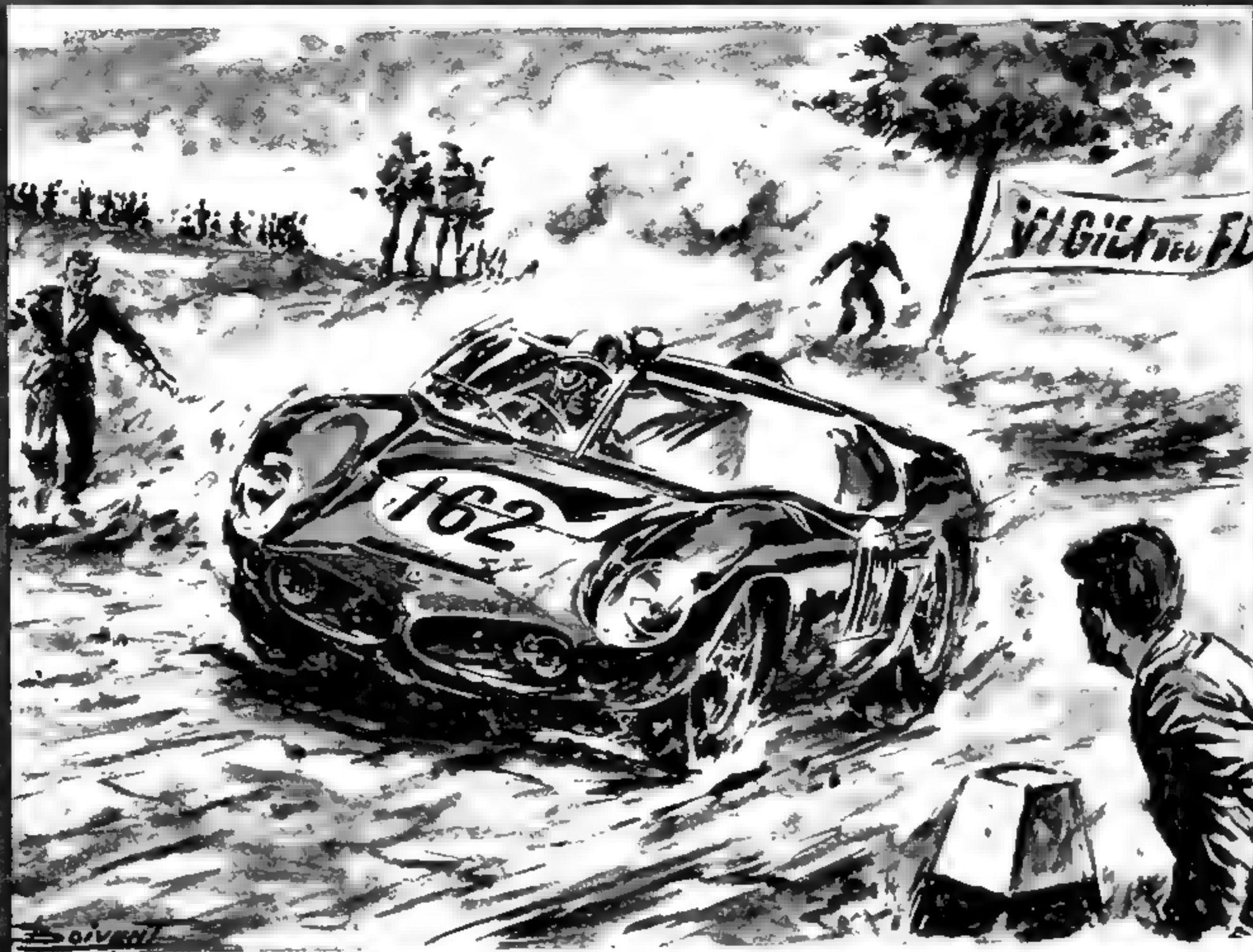
Long de 72 km, le circuit sicilien devait être parcouru dix fois : avant la course, Moss avait annoncé qu'il abattrait son ancien record de 42'17" à 40'.

La bataille a commencé au premier tour. Moss (qui fait équipe avec Graham Hill) égale son ancien record. Au second tour, il bat son propre record et sa moyenne générale est de 102,967 km/h. Au troisième, il l'améliore de nouveau : 104,947 km/h ! Nouveau succès de Moss au quatrième tour. Record pulvérisé : 105,442 km/h.

A partir du cinquième tour, la chance tourne en faveur de von Trips (qui fait équipe avec Gendebien). Les trois derniers tours voient le duel Moss-von Trips. Huitième tour, Moss l'emporte. Neuvième tour, Moss l'emporte encore. Dixième tour, von Trips pulvérise le record : 107,447 km/h de moyenne !

Pour Moss, c'est le drame : sa « Porsche » vient de rendre l'âme à 4 km du but : la victoire lui échappe.

Von Trips-Gendebien ont donc remporté cette 45^e Targa-Florio en 6 h 57'39" (moyenne : 103,433 km/h contre 96,280 km/h pour le précédent record arraché par Moss en 1955 sur Mercedes 300 S.R.).





RESUME — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Martin hocha la tête. Il voyait bien que Travis était convaincu de ce qu'il disait.

— L'attente a été épuisante, mais nous savions qu'il fallait un certain temps pour organiser le recrutement. Vous êtes les premiers, capitaine. A partir de maintenant, nous pouvons espérer des renforts considérables.

Martin fut sur le point d'aneantir cet espoir. Mais il entendit les cris de joie, au dehors ; il lut, dans les yeux de Travis, l'inébranlable décision de lutter jusqu'au bout. Il pensa : Smith lui dira ce que nous savons.

John Smith entra à ce moment et, avec lui, toute une troupe d'officiers qui parlaient avec animation. Ils semblaient tous aussi épuisés, aussi hagards que leur commandant en chef mais, pour l'instant, l'arrivée des hommes de Gonzales les avait reconfortés.

Martin sortit pour s'entendre avec le lieutenant Campbell à propos du logement des hommes. Mais ceux-ci prenaient déjà leurs dispositions.

Ce n'était pas la place qui manquait, à Alamo, pensa Martin. Il s'engagea sur la plaza, trébuchant dans les cavités creusées par les obus. L'artillerie tirait sans arrêt. Pas étonnant si les défenseurs semblaient tout prêts à tomber de sommeil là où ils se trouvaient.

Martin s'arrêta, parcourut des yeux le mur ouest, sur toute sa longueur. Ainsi que l'avait souvent dit le colonel Neill,

mille hommes n'auraient pas constitué une garnison trop nombreuse pour ce fort.

Selon Travis, les combattants étaient maintenant au nombre de 185, y compris John Lindley, blessé.

Martin se dirigea vers l'infirmerie, pour voir comment allait John.

Il était environ 3 heures 30 du matin, la nuit du 1^{er} mars 1836.

CHAPITRE XVI

Le capitaine William Carey, originaire de Virginie, chargé des batteries de pièces de huit qui défendaient le mur nord, avait dormi trois heures, cette nuit-là, d'un sommeil agité qui ne lui permettait pas d'oublier la vibration, à travers tout son corps, du pilonnage d'un canon en particulier.

A l'aube, il se dirigea vers le mur nord, pour voir s'il avait rêvé. Non. La batterie du fossé d'irrigation avait abandonné son ancienne position. Elle se trouvait maintenant beaucoup plus près du mur nord, à portée de pistolet, abritée derrière un énorme parapet de terre brune : à chaque extrémité, des garde-corps arrondis protégeaient les tireurs au mousquet et des tranchées relient la batterie à une autre position fortifiée ; là se trouvaient, sans aucun doute, des renforts tout prêts à venir appuyer le détachement qui défendait la batterie avancée.

Il ne fallut qu'un instant à Carey pour juger de la terrible menace que représentait la batterie pour Alamo.

Il la regarda tirer.

Par une étroite ouverture pratiquée dans le remblai de terre apparut brusquement la gueule du canon. La pièce cracha une salve serrée contre le mur qui montrait déjà les traces d'un bombardement ininterrompu.

Le temps que la gueule du canon leur avait fait face, trois hommes avaient tiré. La pièce avait maintenant disparu. Carey scrutait l'embrasure. De toute évidence, le canon avait été ramené au bas d'une rampe, pour être rechargé. Cela, il le savait. Mais pourquoi les tireurs n'avaient-ils pu toucher les servants ?

— Où est Clark ? demanda-t-il.

— Il a renoncé, mon capitaine, dit un homme qui rechargeait sa carabine. Et moi, j'en fais autant. Faudra qu'un type montre sa cabèche avant que je gâche encore de la poudre. J'ai pas arrêté de flanquer des coups de feu dans ce machin, dans l'espoir que j'allais en attraper un d'un côté ou de l'autre. J'sais pas si j'ai réussi, mais ça leur a pas fait grand-chose, en tout cas.

— Va me chercher Travis.

— Sitôt que j'aurai rechargé c'te carabine, mon capitaine. J'avais comme idée d'aller chercher aussi c'vieux Davy, mais même lui, j'me demande s'il y ferait qu'chose.

L'homme parti, Carey vit quelque chose que ses yeux fatigués n'avaient pas remarqué plus tôt. Après chaque coup, au moment du recul, l'embrasure était vivement bouchée par deux hommes allongés derrière le remblai. Après quoi, sans doute à l'instant précis où l'on approchait la flamme de la lumière du canon, l'embrasure était libérée.

Ils n'avaient pas besoin de viser ; ils avaient pour cible le mur nord tout entier. Travis et Crockett ne tardèrent pas à arriver, accompagnés du messager que Carey leur avait envoyé.

— Ça ne peut pas durer, dit Travis, presque aussitôt. Ne pouvez-vous me faire laire ça avec vos pièces de huit, capitaine ?

Carey secoua la tête.

— J'en doute fort.

— Essayez !

Les canonnières étaient en train de creuser le sol pour jeter de la terre contre le mur et le consolider.

— Allons, les gars, dit Carey, il va falloir pointer et tirer comme si vous aviez des fusils entre les mains, et non pas des canons.

Ils avaient vu la batterie, ils comprirent ce qu'il voulait dire. Carey tenta de faire coïncider chacun de ses coups avec le moment où l'embrasure était libre. Le premier projectile s'enfonça dans la terre du remblai avec un bruit mou.

— Fou !

Le second coup était trop bas. Il fit rejaillir de la terre sur la gueule noire du canon mexicain mais, une minute plus tard, la pièce jetait encore un boulet contre le mur. Le troisième coup passa trop à gauche.

Des canons à âme lisse et des boulets rouillés n'étaient pas tout à fait capables de fournir la précision nécessaire pour réduire au silence, en trois coups seulement, cette dangereuse batterie.

— Nous finirons bien par l'avoir, dit Carey.

Mais Travis secoua la tête :

— Nous n'avons pas de poudre à perdre. Crockett avait examiné le problème.

— Nous pourrions aller le prendre, dit-il.

Travis regarda à droite, puis à gauche, les batteries d'appui, les retranchements. L'esprit retors de quelque officier mexicain espérait sans doute qu'on allait tenter de prendre d'assaut cette batterie avancée.

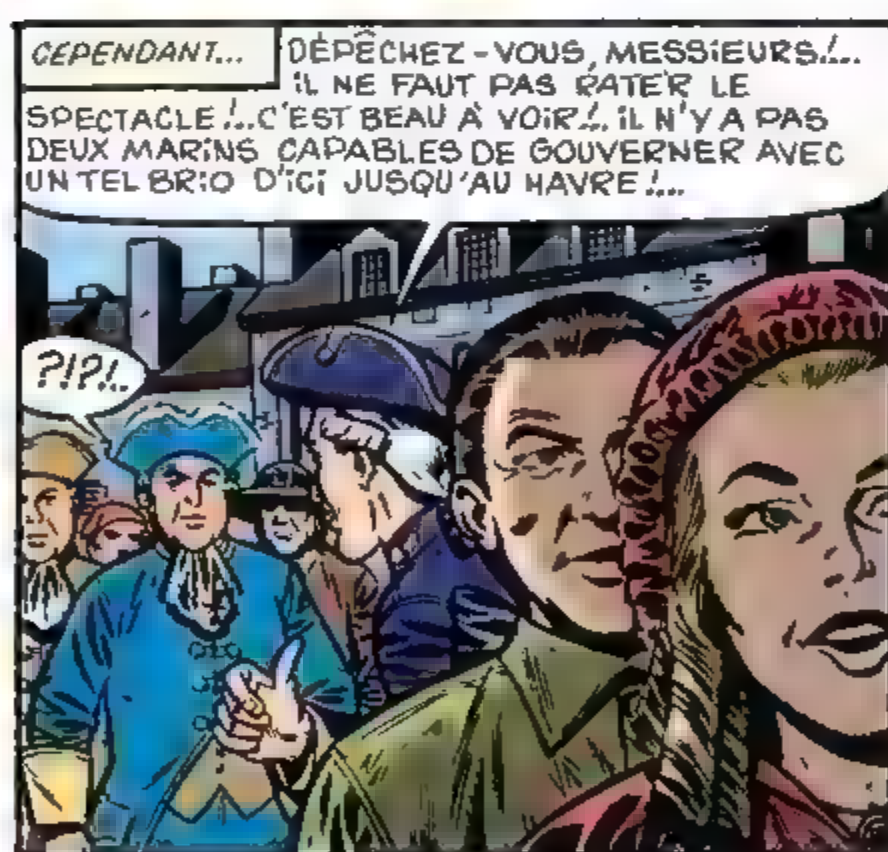
C'était faisable, mais ça coûterait trop cher.

— Vous savez avec quoi ils couvrent ce trou ? Avec des planches imbibées d'eau, dit Crockett. Ça avale les balles de fusil comme un crocodile qu'on vise sous la queue.

Les yeux fixés sur Davy Crockett, les hommes attendaient. Ils espéraient un miracle, de lui et de Betsy, un coup extraordinaire que personne d'autre au monde n'eût réussi.

Mais n'importe quel fusil ne pouvait rien d'autre qu'agacer les servants de cette batterie mexicaine.

Le DÉMON des CAR



Crockett perçut ce sentiment d'attente. — Comme disait le gars qui, en arrivant pour se marier, apprit que sa fiancée ne voulait plus rien savoir : « Faut tout de même pas que j'aie passé la montagne pour rien. » Alors, il embrassa la mère de la mariée et remonta sur son mulet.

Négligemment, Crockett épaula Betsy et logea une balle en plein dans la gueule du canon. Tout le monde savait que c'était parfaitement inoffensif, mais Crockett n'était pas homme à décevoir son public. Quand il les quitta, ils se tenaient les côtes.

Sur le toit des bâtiments ouest, Billy Wells regarda Crockett traverser la plaza et remarqua :

— J'aurais bien voulu entendre ce qu'il a raconté aux types là-bas. Ça me ferait pas de mal de rigoler un brin.

— C'est donc que tu ne penses déjà plus à ces gars de Gonzales ? demanda Wilson.

— Si, par Dieu, que j'y pense ! C'est la seule chose qui ait pu nous requinquer, depuis qu'on est ici. Peut-être bien que nous, on n'avait pas à quoi on s'exposait quand on est venu s'enfermer là-dedans, mais eux, les types de Gonzales, ils le savaient... et ils sont venus tout de même.

Un peu réconforté, Wells monta jusqu'au faite du toit pour voir ce que devenaient Hawkins et ses bombes.

— Tu arrives juste à point, p'tit gars, dit Hawkins. Je viens de mettre une mèche à cette beauté. Maintenant, si tu veux avoir l'obligeance de sauter le mur et de patienter une minute, je vais mettre le feu à ma petite invention et la laisser tomber à côté de toi.

— Tu... Oh, la barbe ! dit Wells en souriant.

— Tu as le toupet de venir me dire en face, avec cette belle barbe en duvet de pêche, que tu ne t'intéresses pas au merveilleux fonctionnement de mon invention ?

— Non, par Jupiter ! Mais attends seulement qu'on ait quelques soldats, là, en bas.

— C'est bien là ma plus ferme et plus sincère intention, dit Hawkins.

McGregor était tourné vers Bexar.

— Encore des visites, dit-il.

Des bataillons de « zapadores » de Toluca et d'Aldama défilaient dans les rues de Bexar, drapeaux au vent. Sur le vieux terrain de manœuvre, des fanfares entonnèrent une marche de bienvenue.

Ceux qui étaient debout sur le toit des bâtiments ignoraient qui étaient ces nouveaux arrivants ; eussent-ils connu le nom des unités qu'ils s'en fussent fichus comme d'une guigne. Tout ce qu'ils savaient, c'est qu'ils voyaient encore arriver des renforts mexicains, des centaines d'hommes encore, qui allaient venir s'ajouter aux autres pour les étrangler.

Brusquement, les rires s'étaient éteints.

— Pour le moment, dit Wilson, on a tout du vieux raton laveur, grimpé tout en haut d'un tronc d'arbre, avec quarante-sept chiens tout autour de lui.

Instinctivement, il se tourna vers l'est. De ce côté, la route encaissée grouillait de Mexicains qui y avaient pris position la veille.

Hawkins observa :

— Il n'a qu'une chose à faire, ton vieux raton laveur : prendre à la gorge, l'un après l'autre, tous les chiens qui voudront monter sur son arbre. Y en aura pas mal qui mordront la poussière avant que les autres finissent par l'avoir.

C'était la première fois qu'aucun d'entre eux consentait à reconnaître qu'ils se trouvaient pris entre Charybde et Scylla et que chaque heure qui passait diminuait leurs chances de salut. Pour un moment, du moins, la plaisanterie n'était plus de mise ? Chacun alla reprendre son poste et la plupart s'endormirent, malgré l'incessante canonnade qui leur crispait les nerfs.

La matinée était bien avancée quand les fusils se mirent à crépiter au long du mur nord. Wells et ses compagnons, éveillés en sursaut, saisis d'un sentiment de culpabilité, se tournèrent d'abord vers la plaine, qui s'étendait à l'ouest, avant de se rendre compte que la cause de tout ce bruit était au nord. Quelqu'un agita son chapeau en l'air en poussant un des cris de ralliement des cow-boys :

— Vas-y, mon gars, vas-y, galope !



— C'est Bonham !

Wells et les autres se précipitèrent vers l'extrémité nord des bâtiments. L'homme montait un bai doré. Un mouchoir blanc était attaché à son chapeau. Bonham, sans aucun doute !

Une patrouille de cavalerie était à sa poursuite, une autre, venant de l'est, cherchait à lui barrer la route. Le cœur de Wells lui sauta dans la poitrine à voir la façon dont Bonham montait son cheval : c'était le plus magnifique cavalier qu'il eût jamais vu !

Il arrivait du nord-est, entre le vieux moulin où était installée une batterie, et la route de Gonzales, avec sa concentration massive de troupes.

Des « zapadores » lâchèrent la pelle pour le mousquet, afin de lui tirer dessus. La cavalerie qui le poursuivait en faisait autant. Bonham agita son chapeau à l'adresse des hommes qui l'acclamaient, du

haut des murs d'Alamo. Ils firent tourner brade aux patrouilles grâce à un feu nourri.

Pour la seconde fois depuis le début du siège, le colonel Bonham passa indemne les portes d'Alamo.

Son audacieuse chevauchée et l'espoir des bonnes nouvelles qu'il apportait peut-être avaient remonté le moral des défenseurs. Ils n'en retombèrent que plus violemment au fond du désespoir quand circula le bruit que Bonham n'apportait aucune nouvelle réconfortante. Travis ne fit aucune annonce officielle à propos du message rapporté par Bonham, mais le texte ne s'en répandit pas moins parmi les soldats.

Par STEVE FRAZEE.

Traduit de l'anglais par Renée Tesnière. Publié aux Editions France-Empire.

(A suivre.)

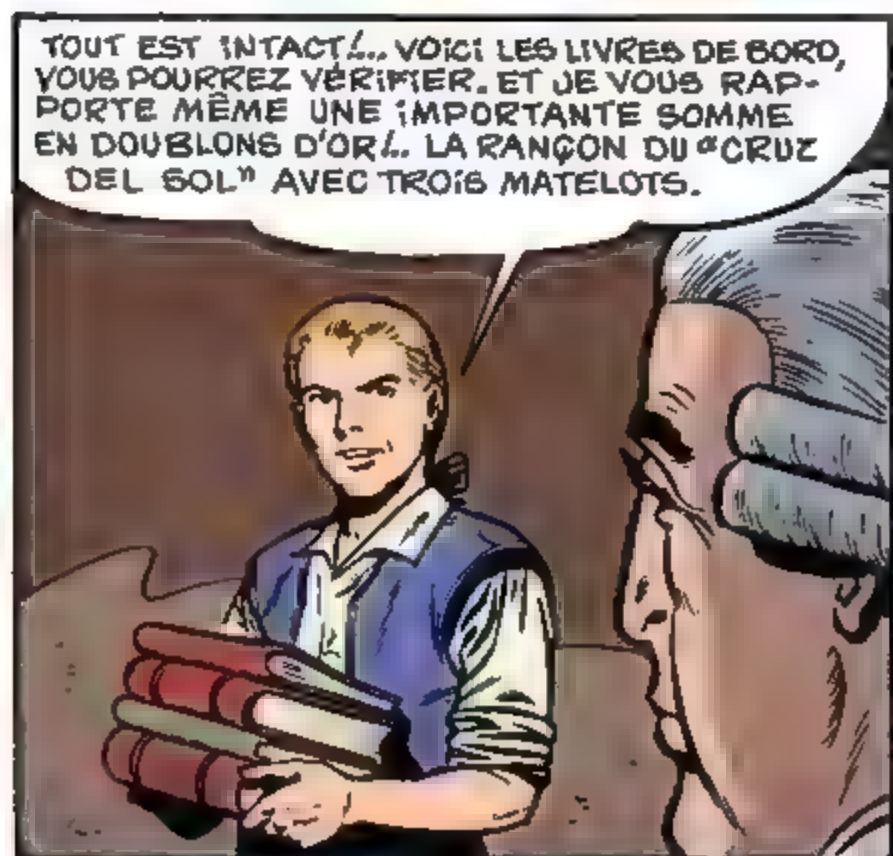
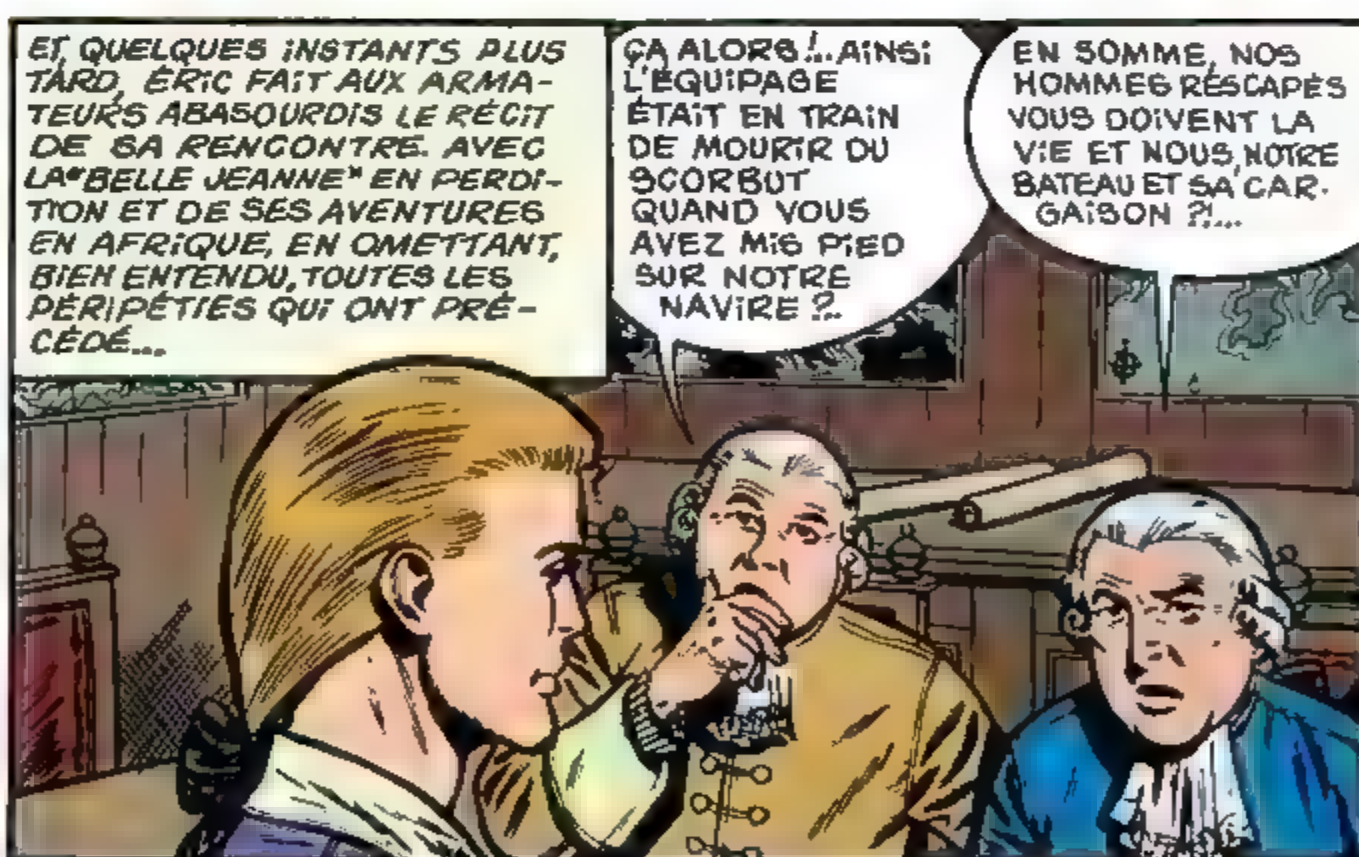
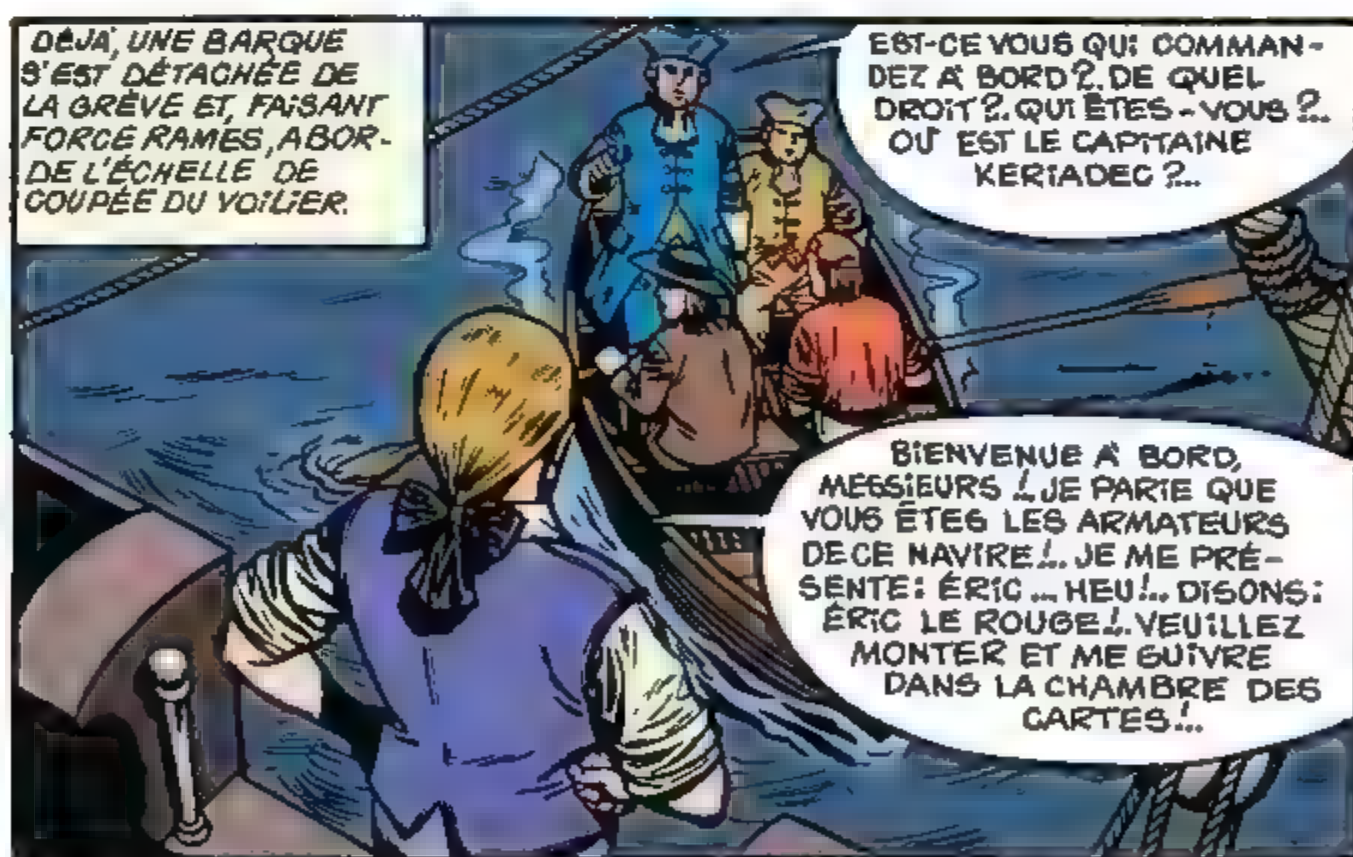
IBES

RESUME. — Eric, le fils de Barbe-Rouge, revient à Saint-Malo riche de deux vaisseaux et de tout l'or de la rançon des Batétékés qu'il a libérés. Avec maestria, Eric dirige la « Belle-Jeanne » au milieu des récifs qui encombrant la passe... La foule est médusée !

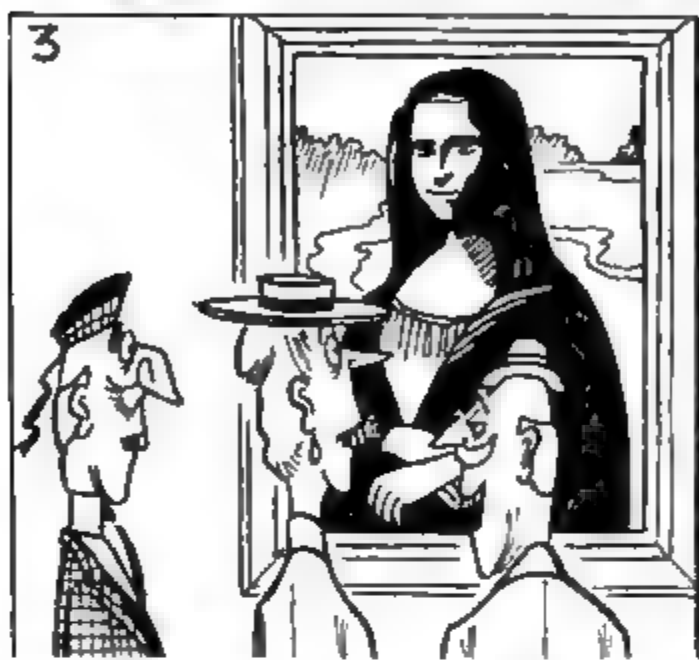
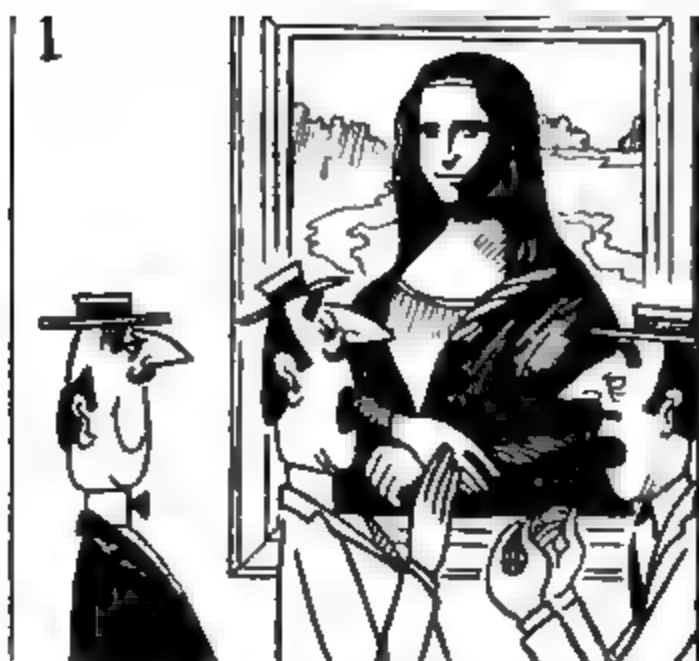


TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON



(A suivre) 25



SUIVEZ LE GUIDE

LA Jeconde a toujours beaucoup de succès. Comme vous pouvez le constater, touristes italiens, américains, anglais et allemands se succèdent devant son énigmatique sourire

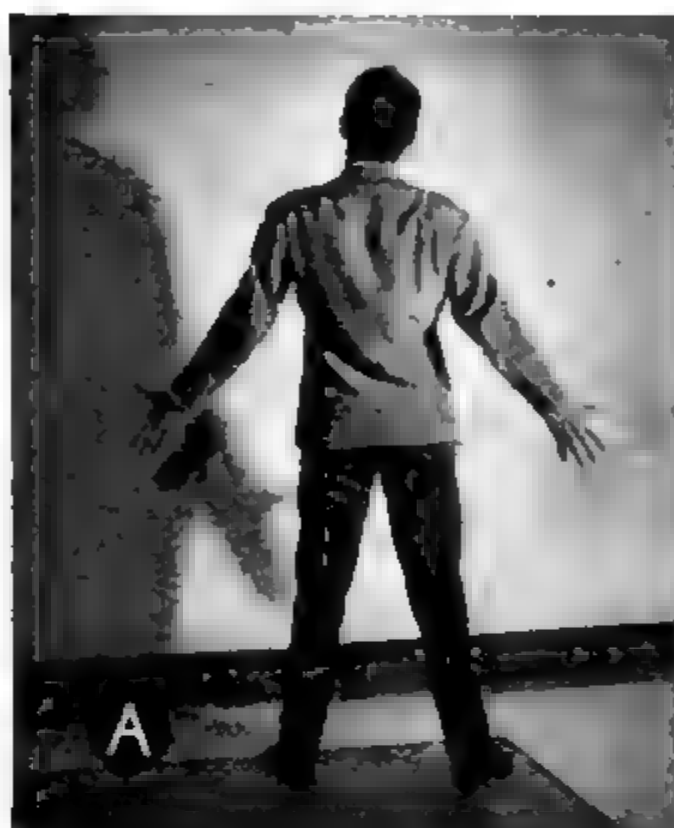
qui reste un mystère.

Mais ce qui est parfaitement clair, en revanche, c'est qu'au cours de cette visite, il s'est passé quelque chose de parfaitement insolite. Regardez bien chaque dessin et vous trouverez celui qui comporte une impossibilité par rapport aux trois autres.

MOI, J'AIME LE MUSIC-HALL

En effet, Jean-Paul Rouland connaît tellement bien les vedettes qu'il a réussi, presque, à les imiter, du moins dans leurs attitudes. Sauriez-vous reconnaître les trois vedettes qu'il a ainsi mimées ? S'agit-il de :

- 1. Charles Trenet ?
- 2. Tino Rossi ?
- 3. Gilbert Bécaud ?
- 4. Charles Aznavour ?
- 5. Johnny Halliday ?
- 6. Georges Brassens ?



UN DEMI POUR MONSIEUR PLUME

Il fait chaud ! Quoi de plus agréable, dans ce cas, qu'un demi bien frais ? C'est l'avis de M. Plume que vous voyez sur ce dessin dans 5 attitudes différentes. En effet, seuls deux des dessins sont parfaitement identiques. LESQUELS ?



VOUS RETROUVEREZ :

● L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

● Votre ami Marcel Fort, tous les jeudis, à 20 h 55, sur les antennes de Radio-Luxembourg et Radio-Monte-Carlo ou CROCHET RADIOPHONIQUE et tous les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio-Monte-Carlo) dans le fameux QUITE OU DOUBLE.

● Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur ROBILLARD, tous les jeudis dans votre émission PILOTE, de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.

● Et L'HOMME DES VŒUX, tous les jours (sauf le dimanche) à 12 h 26 sur les deux chaînes.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS LE GÉNÉRAL ET SON ÉTAT-MAJOR (LE ROI)

PAR L'ANGE

Aux Échecs, la partie est gagnée lorsque le joueur adverse abandonne, ou lorsque son Roi se trouve ECHEC ET MAT.



Un Roi est en échec dès l'instant qu'il se trouve dans le champ d'action d'une pièce adverse, et il se trouve échec et mat s'il ne peut éviter d'être pris au coup

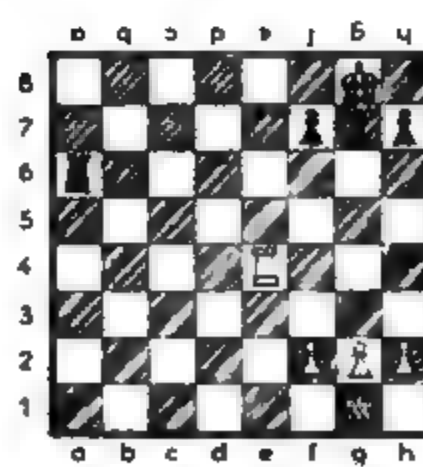
suisant. Il y a donc une grande différence entre le simple échec qui est une menace et aussi un avertissement et l'échec et mat, qui signifie victoire brutale et totale.

L'ECHEC. Quand un joueur menace directement le Roi adverse, il doit obligatoirement le prévenir en annonçant : « Echec ». Le joueur dont le Roi se trouve en échec doit obligatoirement s'en sortir. On peut mettre un Roi en échec de différentes manières. Reconstituez sur votre échiquier la position de la figure 1 (le meilleur moyen de comprendre facilement).

Si blanc joue : Th1-h8, le Roi noir se trouve dans le

champ d'action de cette Tour qui, au coup suivant, pourrait le prendre. En jouant ce coup, blanc est donc obligé d'annoncer « Echec ». Noir est alors obligé de protéger son Roi qu'il ne peut jamais laisser « en prise ». On se protège d'un échec de trois façons : en prenant la pièce qui menace le Roi, en mettant le Roi sur une case où il ne sera pas « en prise », ou en masquant le Roi, c'est-à-dire, en interposant une pièce entre le Roi et la pièce adverse qui fait échec. Dans notre exemple, il n'est pas possible de prendre la Tour qui fait échec. Reste donc le choix entre déplacer le Roi noir de e8 à d7 ou f7, et le masquer de l'échec en ramenant la Tour noire de f6 à f8.

Blanc peut faire échec d'une autre manière en démasquant une pièce, par exemple en déplaçant le Fou à e2 et



mettant le Roi noir en échec de la Tour à e1. Et si, pour ce faire, blanc joue : Fe2-h5, il fait échec double car, d'un seul coup, le Roi noir se trouve en échec de la Tour et du Fou. Ne pouvant ni prendre deux pièces à la fois, ni masquer deux menaces, le Roi est obligé de se déplacer. Blanc aurait aussi pu faire échec avec son cavalier à b5, mais pas avec l'autre à f5

qui se trouve cloué par la Tour noire ; en effet, si blanc déplaçait ce cavalier, le Roi blanc se trouverait « en prise » de la Tour noire.

ECHEC ET MAT. L'échec devient échec et mat lorsque le Roi en échec n'a plus aucune possibilité d'éviter d'être pris au coup suivant. Ainsi, dans la position de la figure 2, si c'est à blanc à jouer, il fait échec et mat en jouant : Te4-e8 + (le signe + ou le signe † veut dire échec) car noir ne peut ni prendre la Tour, ni interposer une pièce, ni mettre son Roi sur une case où il ne soit pas en prise. Si par contre c'est à noir de jouer, il peut aussi faire échec et mat, mais en deux coups, dont le premier sera forcé pour blanc. Pour ce, il jouera : Ta6-a1 +. Blanc ne peut ni prendre la Tour noire, ni mettre son Roi hors de champ d'action. Il peut cependant le

LE JEU de l'homme des vœux

● PARIS

Le Boufaga-Mouchaga, poisson d'Afrique centrale, découvert par la mission Pellerin, sera mis en vente dans un grand magasin de la capitale, et deviendra certainement l'auxiliaire précieux de la ménagère.

En effet, ce spécimen de la faune aquatique attire par son odeur les mouches qui malheureusement pour elles, constituent son alimentation essentielle.

La voracité du Boufaga-Mouchaga le pousse même à exécuter des sauts de plusieurs centimètres hors de l'eau pour attraper sa nourriture ailée, dont il fait une consommation de plusieurs centaines d'unités par jour.

(En juin, le poisson tue-mouche sera dans tous les foyers).

● AMÉRIQUE

Pour éviter les taches sur les robes de dames et pour qu'une mousse photographique se répande exactement où il faut, un inventeur yankee vient de mettre au point « une fausse bouteille de champagne » pour le lancement des navires. Son prix abordable permet de réaliser une économie, par contre le contenu étant nocif, il est conseillé de ne pas le boire.

● PARIS

Un perroquet dans une salle de café, c'est déjà une attraction, mais s'il peut articuler quelques mots c'est un spectacle auquel assistent les clients qui ne manquent pas de provoquer une conversation avec l'oiseau. Actuellement, trois débits de boisson sont dotés de perroquets dont le vocabulaire se borne seulement à une phrase de ce genre :

« Le Dubon, c'est bon. »
Nous ne pouvons citer le slogan exact qui est celui d'une grande marque d'apéritif, mais nous tenons à féliciter les innovateurs de cette publicité vivante et parlante.

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

FAUX, VRAI, FAUX.
LE JEU DE L'HOMME DES VŒUX
C : Johnny Halliday.
RÉPONSE : A : Charles Aznavour ; B : Charles Trenet ;
MOI J'AIME LE MUSIC-HALL
RÉPONSE : A : Charles Aznavour ; B : Charles Trenet ;
INVERSE.
RÉPONSE : C'est le dessin n° 3. En effet, les mains de la femme ont changé de position et se croisent en sens inverse.
SUIVEZ LE GUIDE
RÉPONSE : en effet, le nord se trouve exactement dans le sens opposé. Vous avez pu remarquer que le gros arbre est couvert de mousse, celle-ci pousse-t-elle toujours du côté nord (celui qui n'a pas le soleil) Robillard se dirige droit vers le sud.
L'INSPECTEUR ROBILLARD
RÉPONSE : le dessin 5 et le dessin 3 sont parfaitement identiques.
UN DEMI POUR MONSIEUR PLUME
RÉPONSE : la solution de notre N° 81 : POURBOIRE.
MOT DE PASSE : Solution de notre N° 81 : POURBOIRE.

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Les malfaiteurs se reposent, l'inspecteur Robillard aussi. Firmin l'a entraîné avec lui à la campagne. Gageons, qu'une fois de plus, il

trouvera l'occasion de faire preuve de son manque de logique, comme au cours de ses grandes enquêtes qui l'ont rendu célèbre !



1. Robillard et son fils Ferdinand sont partis en camping pour le week-end. Aucune enquête en vue.



2. Après plusieurs heures de marche, les Robillard s'arrêtent, épuisés. Sans doute se sont-ils égarés.



3. Robillard cherche à repérer la bonne direction sur les cartes qu'il possède. Retrouvera-t-il son chemin ?



4. Sûr de lui, Robillard se remet en route, malgré les doutes de Firmin sur son sens de l'orientation.



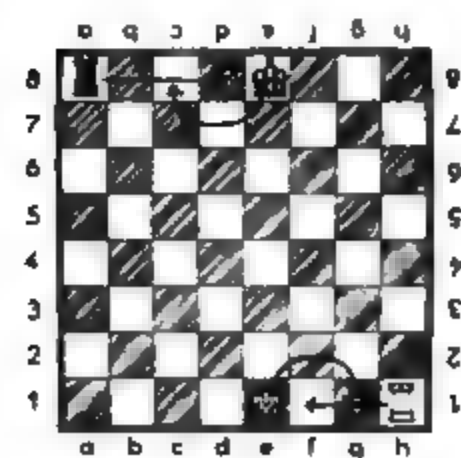
Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.

PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD

Votre sens de l'orientation vous a fait défaut... vous n'êtes pas dans la bonne direction.

Nos jeunes lecteurs ont, bien sûr, trouvé pourquoi, et ils peuvent vérifier s'ils ont raison en regardant notre solution.

masquer en ramenant sa Tour en jouant donc un « coup forcé » : T e4-e1. Et, pour son



deuxième coup, noir fait échec et mat en jouant T a1 x Tel.

On voit que le Roi est, de loin, la pièce la plus vulnérable puis que sa perte entraîne celle de la partie. Pour mieux l'abriter, un coup spécial a été prévu : le ROQUE.

Chaque joueur y a droit une seule fois et sous certaines conditions.

Le ROQUE (fig. 3) consiste à amener l'une ou l'autre des Tours jusqu'à la case voisine du Roi que l'on fait alors passer par-dessus. Le Roque est donc le seul coup où l'on joue deux pièces à la fois, ou une autre pièce que le Cavalier fait un saut par-dessus une pièce, et le seul où le Roi se déplace de plus d'une case. On ne peut ROQUER que sous quatre conditions :

1. Les cases entre le Roi et la Tour avec laquelle il va roquer doivent être libres.
2. Ni le Roi ni la Tour du Roque n'auront été déplacés avant.
3. En roquant le Roi ne peut passer sur une case se trouvant dans le champ d'action d'une pièce adverse.
4. Le Roi ne peut sortir d'un échec en roquant.



Comme il y a deux roques possibles pour chaque joueur, l'un du côté de la Tour la plus proche du Roi et l'autre avec la Tour du côté Dame, on les appelle Petit Roque et Grand Roque respectivement. En code échiquéen 0-0 veut dire Petit Roque et 0-00 veut dire Grand Roque.

Sans tenir compte du jeu adverse, voici une suite de coups montrant comment, en début de partie, le Roi blanc peut être mis à l'abri derrière une véritable forteresse. Alignez donc les pièces blanches

sur l'échiquier et jouez : 1. C g1-f3, 2. P g2-g3, 3. F f1-g2, 4. 0-0. Toutes les cases d'approche de l'aile droite (fig. 4) sont « couvertes » et il n'est pas une pièce qui ne soit soutenue par une ou deux autres.

- Et voici quelques exercices :
1. Examinez la position de la fig. 1. Après le premier échec fait par blanc : Th1-h8 +, pourquoi le Roi noir ne peut-il jouer : e8-e7 ?
 2. Regardons la position de la fig. 2. Des deux côtés, la possibilité du mat par échec de la Tour aurait dû être prévu. Qu'aurait-il fallu jouer d'un côté comme de l'autre ?
 3. Placer le Roi noir à g8, une Tour noire à h8 et trois Pions noirs à f7, g7 et h7, puis le Roi blanc à e1, une Tour blanche à g1, un Cavalier blanc à g4 et un Fou blanc à a3. A blanc à jouer et à faire échec et mat !

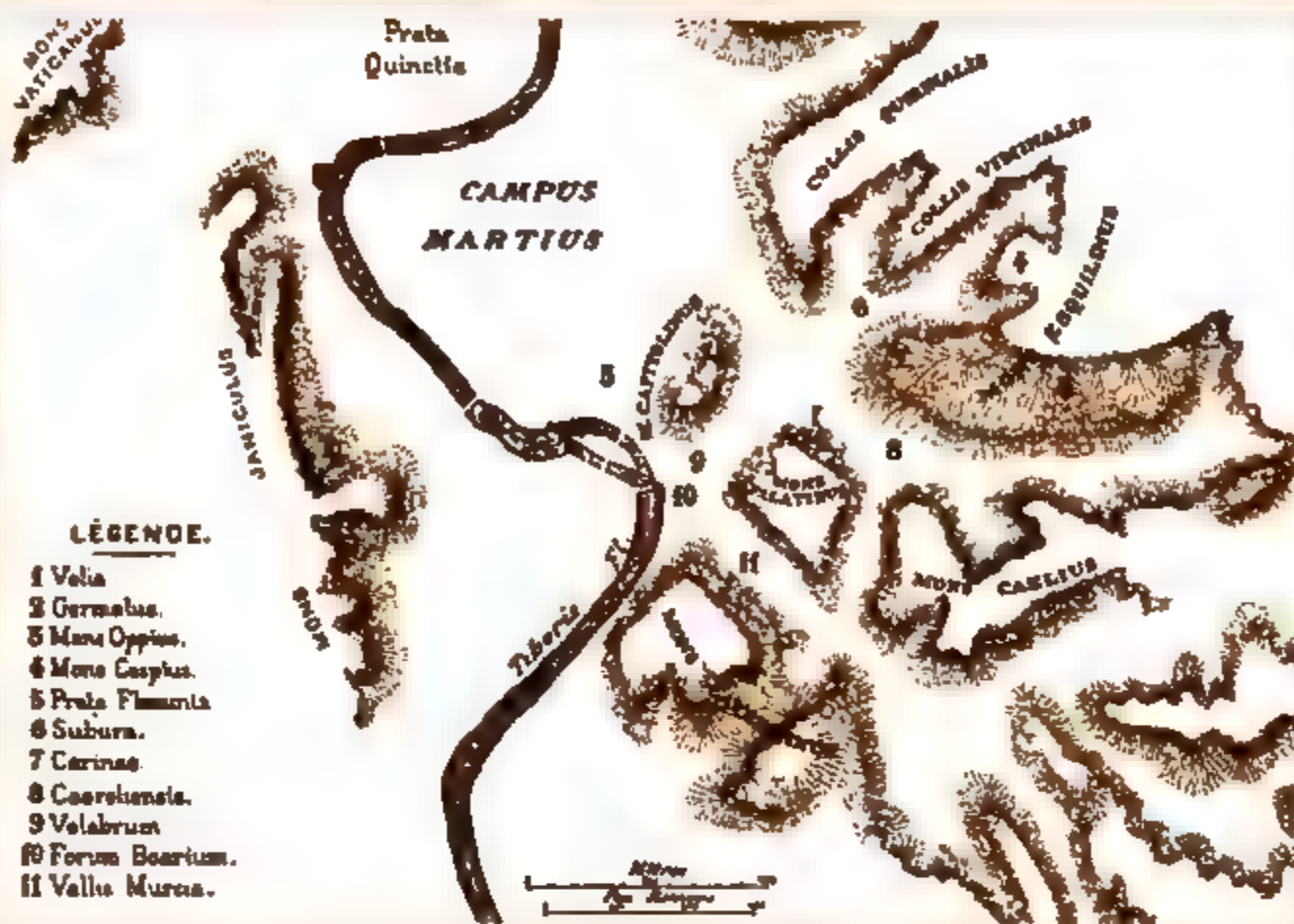
SOLUTION DES EXERCICES DU N° 81

1. La seule pièce blanche non défendue par une autre est le Cavalier à c4. La diagonale e4 - a8 étant « couverte » par le Fou, les cases d6 et e5, par les deux Pions et la case c6 par le Cavalier, le Roi noir est obligé d'aller jusqu'à la case b6 pour monter par e7, a6 et b5.
2. Si c'est à blanc de jouer, la partie est nulle car le Roi blanc n'est pas en échec, mais ne peut aller sur aucune autre case qui ne soit dans le champ d'action de l'une ou l'autre des pièces noires. Comme blanc n'a pas d'autres pièces à jouer la partie est nulle.
3. Si blanc jouait F e1 x C f4, le Roi noir pourrait prendre la Tour blanche à a3 qui ne serait plus protégée par le Fou parti en une autre direction.
4. Si c'est à blanc de jouer, il suffit d'aller attaquer le Pion noir à g7 qui n'est pas défendu en jouant : R e6 - f7, prendre ce Pion au coup suivant puis écarter le Roi pour laisser passer le Pion blanc à g6. Si c'est à noir de jouer, il pare à cette menace en jouant : R d8 - e8. Comme un Roi ne peut jamais aller à côté d'un autre Roi, le Roi blanc ne peut plus attaquer le Pion noir à g7 et si noir reste sur ses positions en se contentant de bouger son Roi toujours à proximité de sa pion faible, ni blanc ni noir ne pourront gagner.

LES GAULOIS PRENNENT ROME



Les Gaulois depuis près de deux siècles avaient passé les Alpes pour s'installer dans les riches campagnes d'Italie. La tribu des Gaulois Sénon, en particulier, avait élu domicile en Ombrie



Il faut bien se garder de voir la Rome de 390 av. J.-C. telle qu'elle fut au temps des Empereurs. Ce n'était encore qu'une petite cité, capitale d'un petit peuple dont l'influence ne s'étendait que très peu et dont ses voisins immédiats commençaient seulement à s'inquiéter. Mais Rome avait eu des splendeurs dans un passé récent et entendait bien les retrouver. L'invasion des Gaulois Sénon et la destruction de la ville, retardèrent le relèvement de la puissance romaine.



LES VESTALES

Elles étaient chargées de veiller à l'entretien du feu qui brûlait jour et nuit sur l'autel de Vesta, déesse du foyer. Elles étaient au nombre de six. Elles ne devaient pas se marier, sauf à expiration de leurs fonctions qui duraient trente années, pendant lesquelles toute infraction à la règle était sévèrement punie, souvent de la peine de mort. Les Romains considéraient que l'extinction du feu de Vesta était le présage d'un malheur.



Le Capitole est une des 7 collines de la Rome antique. Son altitude est de 50 mètres environ (la hauteur de l'Arc de triomphe) ; il est formé de deux cimes séparées par une dépression. Sur la cime Nord était la citadelle proprement dite. De l'autre côté était le temple de Jupiter capitoline, celui de Junon et celui de Minerve, tous les trois réunis en une seule enceinte.



LES CHAISES CURULES

(sur lesquelles les vieux Romains attendaient les Gaulois avec majesté et placidité) étaient des tabourets à pieds courbés en bras d'X que l'on ouvrait ou fermait comme nos piliers pour qu'il fût plus aisé de les transporter.

Ces sièges servaient d'abord exclusivement aux rois. Ils furent ensuite accordés en privilèges honorifiques aux consuls, préteurs, etc.



Trente mille Sénon avaient traversé l'Apennin. Ils avaient mis le siège devant Clusium qui implora le secours de Rome. Les Fabius vinrent en négociateurs, mais oublièrent leurs devoirs de neutres et prirent part aux combats. Les Gaulois crièrent à l'injustice. Le peuple romain donna raison aux Fabius. Alors les Sénon se mirent en marche vers Rome. Arrivés au confluent de l'Allia et du Tibre, ils rencontrèrent l'armée romaine le 16 juillet 390 avant J.-C. Seule l'aile droite leur échappa. Le 19 juillet, les Gaulois entraient à Rome que Nérone brûlait à son tour 464 ans plus tard.



LES OIES ET LES CHIENS DU CAPITOLE

La fumée régnait parmi les défenseurs du Capitole. Les hommes et les chiens, épuisés, dormaient. Mais les oies affamées attendaient quelque pitance. Le moindre bruit était un objet à la fois d'espoir et de frayeur. C'est ainsi que les oies se mirent à crier et réveillèrent ainsi les assiégés sans défiance, elles sauvèrent le Capitole. Quant aux chiens, on les fustigea publiquement pour les punir. Le capitaine, responsable de la garde cette nuit-là, fut tout simplement jeté du haut des remparts, pour prix de sa négligence.



Les Gaulois Sénon, la victoire acquise, s'attardèrent à la fêter au lieu de poursuivre les Romains. Ceux-ci profitèrent de cette trêve. Les sénateurs et les jeunes guerriers se retranchèrent dans la citadelle du Capitole, avec armes et vivres. Le peuple se répandit dans la campagne.



On ordonna aux flamines de Quirinus et aux Vestales d'emporter loin de Rome les objets du culte. Les prêtresses enfermèrent ce qu'elles ne pouvaient emporter dans des tonneaux qu'elles enfouirent. Se partageant la charge du reste, elles furent par le chemin du Janicule.



Elles furent aperçues par Lucius Albinus, qui, ne pouvant contribuer à la défense de la ville, emmenait dans un chariot sa famille. Albinus fit descendre sa femme et ses enfants et plaçant dans sa voiture les Vestales et leur chargement, il les conduisit à Céré, lieu de destination.



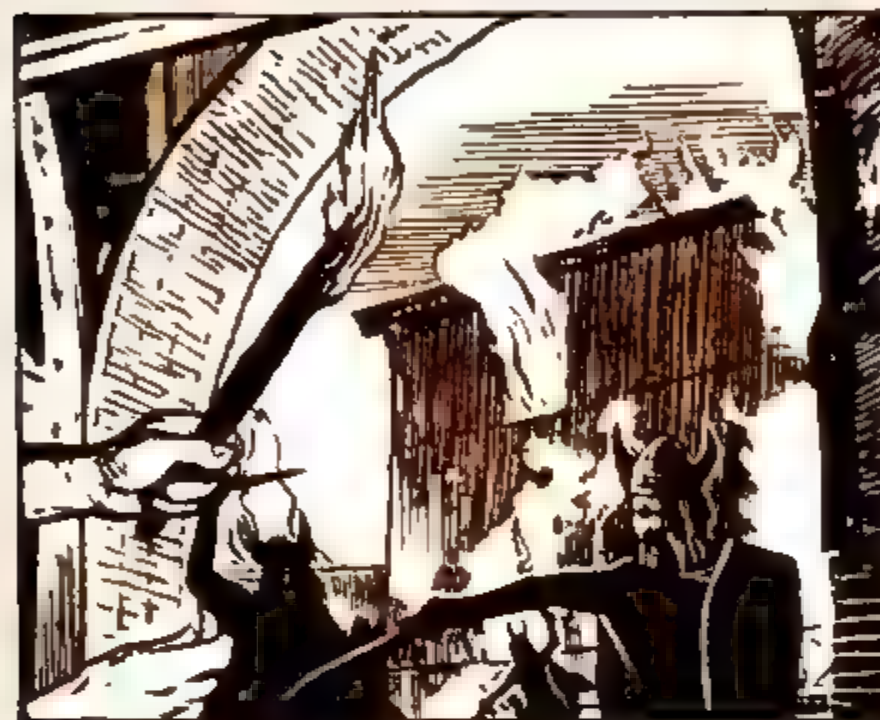
Les Gaulois arrivèrent devant Rome. Ils ne devenaient terribles que lorsqu'on leur faisait opposition. L'entrée se fit calmement, par la porte Colline; ils parvinrent jusqu'au Forum, admirant les maisons et les monuments, mais fatigués par leur solitude au milieu de tant de splendeur.



Les vieillards nobles avaient décidé de rester dans leurs maisons, dans l'attente de l'ennemi. Assis à l'entrée de leurs palais, sur leurs chaises curules, immobiles, ils ressemblaient à d'augustes statues et les Gaulois les contemplaient avec le recueillement qu'inspire une divinité.



Tout se passait donc très bien, quand un des Barbares, curieux, s'avança vers un de ces vieillards, Marcus Papirius. Avec beaucoup de respect, il tendit la main et caressa la longue barbe de cette statue vivante. Marcus Papirius lui frappa rudement la tête avec son bâton d'ivoire.



Le Gaulois furieux se mit à hurler. Ses compagnons accoururent. Marcus Papirius fut tué avant même d'avoir pu quitter sa chaise curule et, tous les autres vieillards subirent son sort. Les Sénons déchaînés se répandirent à travers Rome, pillèrent les maisons, puis y mirent le feu.



La colère des Gaulois se tourna contre la citadelle. Mais ils durent renoncer à l'attaquer. Le siège dura sept mois. Au cours du blocus, un Romain revêtu d'ornements sacerdotaux traversa le camp barbare, accomplit les cérémonies sacrées et rentra dans la citadelle sans être inquiété.



Il y avait à Ardée, ville proche de Rome, un exilé, Camille, qui résolut de délivrer sa patrie, oubliant son ingratitude. Il obtint de ses hôtes une petite armée et organisa la résistance. Quelques succès firent sa popularité. Mais Camille voulait être nommé dictateur par le Sénat romain.



Aussi, malgré l'urgence d'une action, envoya-t-il au Capitole un messager. Celui-ci, Cominius, à la nuit tombée, traversa le Tibre à la nage et gravit la colline par le côté le plus escarpé. Il obtint des magistrats la nomination de Camille et, par le même chemin, put la rapporter à Véies.



Les Gaulois virent l'empreinte des pas de Cominius. Ils résolurent de suivre le même chemin. La nuit suivante, une petite troupe parvint jusqu'aux remparts de la citadelle endormie. Mais, les oies sacrées du temple de Junon remplirent l'air de leurs cris. La garnison fut réveillée.



C'était pour les Romains une victoire passagère. Les provisions étaient épuisées. On faisait bouillir le cuir des chaussures pour le mieux mastiquer. Pour obtenir de bonnes conditions de paix, on jeta aux Gaulois les derniers pains comme si la citadelle nageait dans l'abondance.



Les Barbares, eux-mêmes, en avaient assez; leur armée était décimée par la maladie. D'autre part, ils savaient que leur pays était menacé par les Venètes et les montagnards des Alpes. Leur chef conclut la paix moyennant une rançon pour le Capitole, des vivres et des terres.



Le 13 février 389 avant J.-C., eut lieu la capitulation. La rançon convenue étant mise dans la balance, le chef gaulois y mit un faux poids. Les Romains protestant, il jeta encore son épée et son baudrier, criant la phrase célèbre: « Vae Victis! » Malheur aux vaincus!



Les Romains durent accepter cette humiliation. L'armée gauloise reprit le chemin de la Cisalpine. Elle se divisa en plusieurs troupes. Harcelés, les Sénons subirent des pertes considérables dans cette marche du retour qui fut désastreuse. Mais les Gaulois avaient pourtant vaincu Rome.

RESUME. — Dans les Alpes autrichiennes, où il est en vacances, Le Gall secourt un homme qui, avant de mourir, lui révèle la cachette d'une valise. Jacques échappe aux tueurs et revient au chalet avec la police.



?!... ET SI CES BILLETS ÉTAIENT FAUX ?!...
TONNERRE ! IL FAUDRA QUE JE VÉRIFIE CETTE HYPOTHÈSE DÈS QUE JE REDESCENDRAI AU VILLAGE !

PLUS TARD.



VOYONS... FAISONS LE POINT...
AUCUNE AIDE À ESPÉRER DE LA POLICE QUI ME PREND POUR UN MYTHOMANE... COMME PISTE POSSIBLE : PRIMO RETROUVER LE LAC OÙ VON LUTZEN UTILISAIT SON ÉQUIPEMENT D'HOMME GRENOUILLE. SECUNDO, RETROUVER SA MÈRE GRÂCE À L'ADRESSE FIGURANT SUR LA PHOTO APERÇUE DANS SON SAC : ART STUDIO 23, KURFÜRSTENDAM, BERLIN... C'EST MINCE !...
TIENS !... L'HARMONICA DU MORT !...



ASSEZ RÉFLÉCHI !
ESSAYONS DE CHASSER NOS SOMBRES PENSÉES JUSQU'À DEMAIN... ET PUISQUE J'AI HÉRITÉ DE L'HARMONICA DE VON LUTZEN, JE VAIS M'OFFRIR UN PEU DE MUSIQUE...



?!
♪ ♪ ♫



HÉ !... IL Y A DES NOTES QUI NE DONNENT PAS !
ELLES SONT BOUCHÉES !
VOYONS... OUI, IL Y A QUELQUE CHOSE DANS CETTE CAVITÉ... LA...



?!... HÉ !... CETTE NOTE EST COMPLÈTEMENT OBTURÉE !...



TIENS ! UN BOUT DE FIN PAPIER ENROULÉ ?!



UN... UN PLAN ?... ON DIRAIT UN PLAN !... IL NE PEUT AVOIR ÉTÉ CACHÉ DANS CET HARMONICA QUE PAR VON LUTZEN LUI-MÊME...



DIABLE !...
TOUTES LES INDICATIONS SONT CHIFFRÉES, MAIS IL DOIT S'AGIR D'UN LAC... GRÂCE À SA FORME JE DEVRAIS POUVOIR L'IDENTIFIER SUR MA CARTE DE LA RÉGION...



VOYONS... HMM... L'AUSSEER SEE ? NON AU... CUN RAPPORT... ET CE N'EST PAS NON PLUS LE TRAUNSEE, NI LE GRUNDSEE... OH !... ÇA Y EST ! J'AI TROUVÉ !...



ET LE LENDEMAIN...
LE TOPLITZSEE !
QUEL MYSTÈRE PEUT-IL BIEN RECÉLER DANS SES EAUX PROFONDES ! ?



LE TOPLITZSEE !... PAS DE DOUTE ! C'EST LE MÊME CONTOUR !... MAIS QUE PEUT BIEN SIGNIFIER CETTE ÉTROITE ZONE ROUGE DÉLIMITÉE AU MILIEU DU LAC ? !... EN TOUS CAS C'EST LE LAC LE PLUS PROCHE D'ICI... IL FAUT QUE J'AILLE FAIRE UN TOUR LÀ-BAS...



Comment participer aux Jeux Spontex

Du 1er Mai au 31 Décembre 1961, chaque semaine, 25 appareils KODAK "Brownie Flash" et 100 Paquets de cartes de visite seront répartis entre les participants et attribués aux auteurs des 125 meilleures réponses de la semaine.

La répartition des prix sera faite chaque semaine au prorata du nombre de réponses reçues dans chaque série.

Ces Jeux figurent sur des grilles-clés semblables à celle-ci, qu'il suffit de remplir ou de recopier pour concourir à la répartition hebdomadaire du trésor Spontex.

Dans chaque série, le classement établi par un jury présidé par Alain SAINT-OGAN tiendra compte de l'exactitude des réponses, du soin, de la présentation et du côté artistique de l'envoi. Les décisions du Jury seront sans appel. Pour départager les ex-aequo éventuels, il leur demandera de réaliser un dessin.

Les éléments nécessaires au classement des réponses ont été déposés chez Maître Lesage, huissier, 23 rue de Cléry à Paris. En nous envoyant une réponse chaque semaine d'ici le 31 décembre 1961, vous pourrez concourir à plusieurs répartitions de cadeaux.

Voici notre jeu :

Alain SAINT-OGAN vous indique une liste de points :

H10-H13-J16-H22-G23-H23-I22-L16-L22-K23-L23-M22-N17-N16-R14-S16-R22-Q23-R23-S22-U18-T15-V18-W22-X22-Y17-W16-W9-Y4-X3-U3-T2-U3-U1-S1-R2-S4-V4-W5-W6-U8-R7-M9-K8-K3-I5-H5-G3-G5-E7-E8-G16-H10-K8.

Tracez sur la grille-clé ci-contre un trait continu au crayon, partant du premier numéro de la liste, passant successivement par tous les numéros indiqués (dans l'ordre où ils sont donnés).

Vous aurez ainsi réalisé un dessin. Coloriez-le avec des crayons de couleurs, complétez-le le mieux possible.

Demandez d'autres jeux à votre dépositaire Spontex

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
1																									
2																									
3																									
4																									
5																									
6																									
7																									
8																									
9																									
10																									
11																									
12																									
13																									
14																									
15																									
16																									
17																									
18																									
19																									
20																									
21																									
22																									
23																									
24																									
25																									
26																									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

Bulletin-réponse à découper et à envoyer à : Jeux Spontex, 91, rue Saint-Lazare - Paris 9^e

Nom _____
 Prénom _____ Age _____
 Adresse _____
 Ville _____
 Dép. _____

Collez ici :

le dessin "Surfaces polaires" ou "Pour l'entretien un coup de Spontex" que vous trouverez sur les emballages Spontex "ménage" ou "gros nettoyage" (ou bien dessinez-le, le mieux possible, et collez ici votre dessin).

Nom et adresse de votre fournisseur local de SPONTEX

NOUS ATTENDONS VOS PHOTOS SUR LA VIE DU GRAND CIRQUE

★ Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'oubliez pas ce que « Pilote » attend de vous :

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème, tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « Pilote » !

Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG.

Vous y assisterez à un programme de grande classe :

Philippe Grusa et ses panthères ;
 Une magnifique cavalerie ;
 Les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...
 Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Je-

neuse et François Chatelard, les célèbres émissions : le Crochet radiophonique et le Quitté ou double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE
 « CARNET DE BORD »
 UNE REPRESENTATION
 GRATUITE
 AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments...

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique :

Le mardi 16 mai à CHARLEROI.
 Le mercredi 17 mai à CHARLEROI.
 Le jeudi 18 mai à HUY.
 Le vendredi 19 mai à HUY.
 Le samedi 20 mai à LIEGE.
 Le dimanche 21 mai à LIEGE.
 Le lundi 22 mai à LIEGE.
 Le mardi 23 mai à LIEGE.

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

VENTES

Vends les importants revues « Aviation Magazine ». Prix très intéressant. ROSE, 8, r. de Nieuport, DUNKERQUE.

Vends mécano état neuf (jamais servi) n° 10 dans gde boîte bois, av. serrure et clé, 100 ou 150 NF. REDER Ch., 33, r. Marc-Raty, SAULNES (Meurthe-et-Moselle).

Vends au plus offrant bonne paire patine à roulette neuve (casse cadeau double. Faire offre à F. PARENT, 20, square du Réduit, LILLE (Nord).

Vends 150 illustrés toutes sortes bon état 20 NF. Vends aussi « Pilote » n° 36 à n° 79 (sans pilorama) 8 NF. Michel ROUGE, 11, rue Jacquemont, à PARIS (17^e).

V. long berg. allem. 6 mois 50 NF. DENIZOT, 40, rue des Laitières, VINCENNES.

V. Mickey n° 310 à 384 et l'Intrépide n° 505 à 559. Le n° 0,25 NF. SUEUR, 39, r. du Maine, SARTRVILLE (S.-et-O.).

CORRESPONDANTS

Ch. correspondante 15-16 ans pour éch. cartes post. habitant la Normandie. Danielle GUENON, à CHANCEAUX (Côte-d'Or).

Ch. correspondant éch. images points bons concours. Sylvie MONIN, 29, bd Voltaire, DIJON (Côte-d'Or).

Club PILOTE désire correspondre avec autre club ou garçon en France ou à l'étranger. Ecr. Michel PAPOIN, 7, rue Maulny, EVRON (Mayenne).

ECHANGES

Ech. timbres f. pays contre timbres de France et Monaco. Ecrire Jacques GAUCHER 39-41, rue de Saint-Maur, CRETEIL (Seine).

Echange un point IMA ou un point chaque chq. cont. une image casino av. ticket Amériq. Marcel DARUL, à MONTECH (T.-et-G.).

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.

31, rue du Louvre
 PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean NEMARD
 Rédacteur en chef : Denis LEFEVRE-TOUSSAINT
 Rédacteur en chef : R. JOLT, R. GOSCHNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2373-23

BENELUX : Éditions du Lombard
 1 à 7, Avenue P.-H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
 6 mois 216 FB.
 C.C.P. 1.989-16

SUISSE :

Interpress S.A., 1, Boulevard, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 43 FB.
 6 mois 22 FB.

Compte chèque postal : 11.133-51

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
 30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
 Paris (2^e)
 CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTRÉMONT

Mlle Aline GAINCHE, « Kermahé », à Saint-Pierre-Quiberon (Morbihan).
 M. Michel LAGRANGE, 196, rue du Perreux, porte 116, à Argenteuil (S.-et-O.).
 M. André VOISIN, 19, rue Victor-Hugo, à Jarnac (Charente).
 Mlle Mannon, « Aux Barreaux », à Saint-Ciers-d'Abzac (Gironde).
 Mme REGENT, Canebray, Molac (Morbihan).
 M. Joël LE BRIS, bourg de Spexat (Finistère).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

ACHATS

Ch. petit poste radio 4 gam. ondes. Bon état de marche pour 30 NF. J. JOURDIN, 2, rue Félix-Faure, RUEIL (S.-et-O.).

Cherche si prix intéressant pantalon fuselé et un anorak en ex. état pour garçon 13 ans. G. DESROCHES, 1, r. Nicolas-Roret, PARIS-13^e.

Acheterais pas trop cher 1 chiot petite race mâle, caniche nain ou autre. Ecrire Nicole DUHAUT, RAMBERVILLERS (Vosges).

VENTES

V. « trans tronic » neuf 40 NF - chaus. foot point. 39 : 15 NF VALIBUS, Ché les Gonds, CHATEAUXROUX (Indre).

V. cinéma Lapierre av. met. bon état + film 8 mm. D. ARROYO, 36, rue Mondétour à MONTLUÇON (Allier).



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Mais Zappy, malgré l'aide d'Edith, est poursuivi par les hommes de Von Straffenberg qui soupçonne une fuite dans le réseau!

Panel 1 (Top Left):

TOUT VOTRE HÔTEL EST ENCEINTE... UN HOMME EST ARRIVÉ... TRÈS DANGEREUX, ON DIRAIT... UN VAUTOUR!

J'AURAI DU RENFORT À 9 HEURES.

Panel 2 (Top Middle):

SI JE M'EN RÉCHAPPE, COMMENT POURRAIS-JE VOUS RETROUVER EDITH?

BOÎTE POSTALE 324... MUNICH! AU REVOIR!

Panel 3 (Top Right):

VOUS, L'HOTELIER, APPELEZ LA POLICE, VITE : LA DEMOISELLE ET MOI, NOUS NOUS CACHERONS DANS LA LOGE.

Panel 4 (Middle Left):

OÙ SONT-ILS? VITE! PARLE!

CHAMBRE NUMÉRO 2

APPELLE LES AUTRES! ON VA ENFONCER LA PORTE!

TROP TARD, RAFAEL! ÉCOUTE! LES SIRÈNES!

Panel 5 (Middle Middle):

TU NOUS A MENTI! OÙ SONT-ILS? VITE!

D...DANS...M...M...A LOGE!

QU'UN HOMME RESTE DANS LE COIN POUR SAVOIR OÙ ILS VONT APRÈS.

Panel 6 (Middle Right):

ON NE POURRA PAS TENIR LONGTEMPS! POURVU QUE LA POLICE ARRIVE VITE!

Panel 7 (Bottom Left):

JE CONNAIS TOUS MES HOMMES DEPUIS 20 ANS... ILS SONT AU DES-SUS DE TOUT SOUPÇON...

ET LA FEMME?

IL FAUDRA FAIRE ATTENTION JUSQU'À LA DERNIÈRE SECONDE... NOUS NE SERONS EN SÉCURITÉ QUE LORS-QUE L'AVION AURA DÉCOLLÉ.

Panel 8 (Bottom Middle):

UN AN ET DEMI... C'EST LA VEUVE D'UN OFFICIER ALLEMAND... UN AMI... JE REPOND D'ELLE!

FAIS-LA VENIR!

FRAU LUDWIG DORT... ET LES JOURNALISTES VIENNENT D'ARRIVER À L'AÉRODROME AVEC 3 HOMMES DE RENFORT... L'AVION PART DANS 15 MINUTES.

DE COMBIEN D'HOMMES DISPOSES-TU?

Panel 9 (Bottom Right):

QU'ILS SONT AU POSTE DE POLICE? ILS N'Y RESTERONT PAS TOUTE LEUR VIE! PRENEZ-LES EN CHASSE DÈS QU'ILS SORTIRONT... MAIS J'AI L'IMPRESSION QU'IL Y A UN TRAITRE PARMI VOUS!

NOUS RENTRONS TOUS À PARIS... IL Y A UN AVION DANS UNE HEURE.

ILS SERONT 20 DANS QUELQUES MINUTES...

ON Y VA!

Pilote

N°83

25 MAI 1961

Troisième année

HEBDOMADAIRE

France : 0,80 NF

Belgique : 10 Fr B

Suisse : 0,95 Fr S



TANGUY

VOUS PILOTE



AU SALON "MACH 2"

L. Murtin

XIV SALON DE L'AERONAUTIQUE XIV SALON DE L'AERONAUTIQUE XIV S



LA CHASSE PHOTOGRAPHIQUE

De Georges FILLIET, à Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.) :

« Grâce à l'un de mes camarades de classe qui m'a prêté « Pilote », je suis devenu un nouveau lecteur de votre journal, que je trouve formidable. Je ne l'achète hélas ! que depuis le n° 78 et ma collection est loin d'être complète ! »

Mon camarade m'a dit avoir lu, il y a quelques temps, un article consacré à la photographie des animaux, dans « Pilote » et comme mes parents viennent de m'offrir un appareil photographique pour mes 15 ans, je me permets de vous écrire pour vous demander dans quel numéro il en était question et si je peux encore me le procurer ? »

Beaucoup de nos jeunes lecteurs ont été intéressés, au même titre que vous, par nos articles sur la « chasse photographique ». Vous les avez d'ailleurs « manqués » de peu, puisque ces reportages ont été publiés dans nos numéros 76 et 77. Le premier de ces reportages était tiré d'un livre de Jacqueline Sommer : « La Chasse photographique » (édité par Hachette) ; le second était tiré, lui, des confidences d'un chasseur photographe passionné : François Merlet. « Pilote » se promet d'ailleurs de publier des extraits du livre de François Merlet qui sera édité très prochainement par les Editions Crépín-Leblond et Cie.

Vous pourrez très facilement vous procurer ces deux numéros à notre service de vente et peut-être, compléter petit à petit votre collection en vous procurant nos albums-recueils « Pilote »...

« Pilote » vous offre mille entrées gratuites pour le XXIV^e Salon de l'Aéronautique du Bourget. (Voir page 23.)

ASTERIX ET OBELIX

D'un groupe de lecteurs assidus romains :

« Constatant que les aventures de P'tit Pat vont bientôt se terminer, nous serions heureux de voir réapparaître dans les pages humoristiques de « Pilote » nos deux héros préférés : Astérix et Obélix dans de nouvelles aventures. Merci et bravo à MM. Goscinny et Uderzo ! »

Nous tenons parole. Nous vous avons annoncé leur retour dans notre numéro 81 et vous avez pu, dès la semaine passée, retrouver vos héros préférés dans de nouvelles folles aventures : Astérix contre les Goths !

LES LEÇONS DE RUGBY

De Pascal BROUSSE, 25, rue du Rendez-Vous, Paris (12^e) :

« Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me donner les numéros des Pilotes où sont parues les leçons de rugby. »

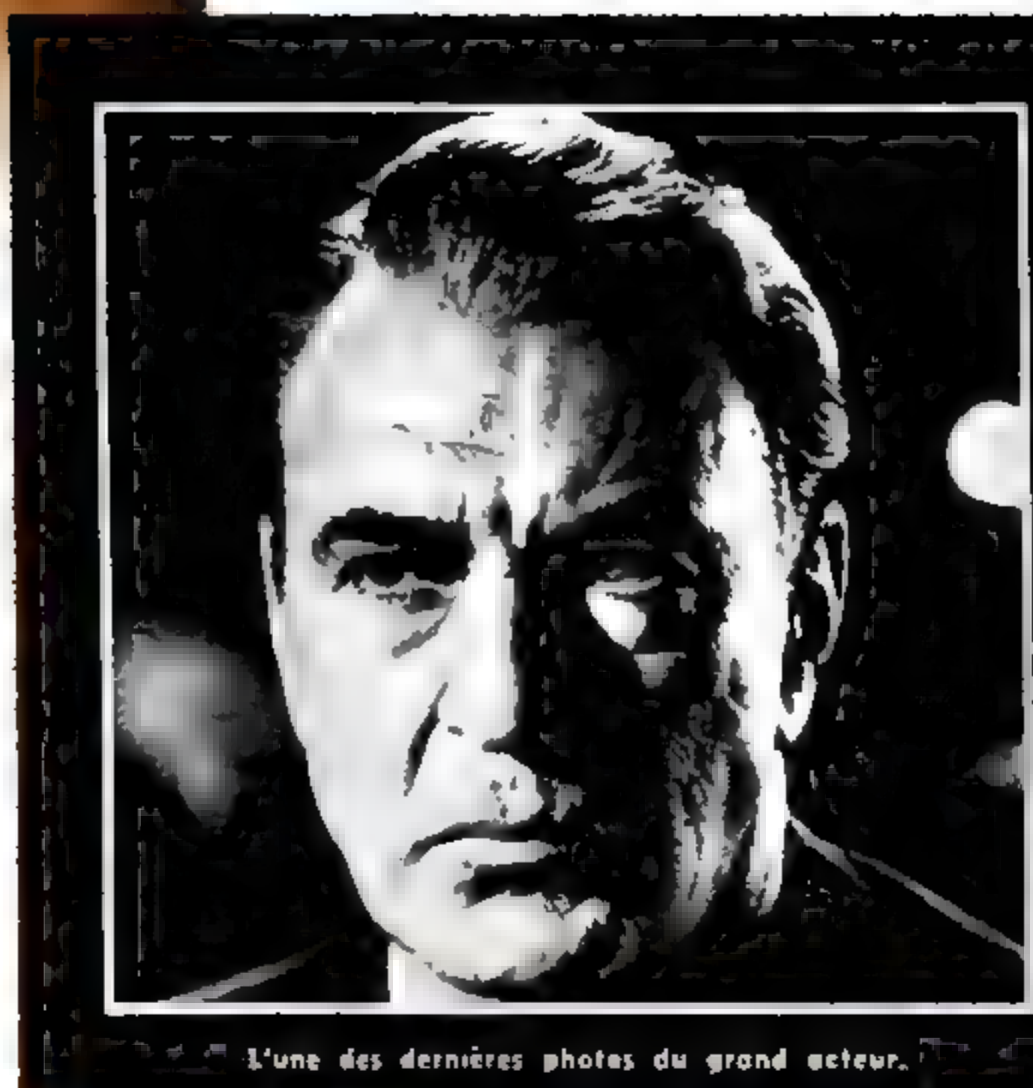
Les leçons de rugby données par Moncla ont été publiées dans « Pilote », du n° 28 (du 5-5-60) au n° 51 (du 13-10-60). Notre service de vente se fera un plaisir de vous les expédier contre remboursement.

LE DIMANCHE 28 MAI,
LA FÊTE DE VOS MAMANS.

Lecteurs et lectrices de notre journal, nous vous rappelons que c'est dimanche que vous souhaiterez la « Fête des mères ». Sans aucun doute, vous avez depuis longtemps achevé, en secret, vos préparatifs : chants, poèmes ou menus ouvrages bricolés de vos mains... N'oubliez pas pourtant de mettre vos papas dans la confidence, ils seront heureux d'arrondir le montant de vos tirailleurs !



Gary Cooper dans le film de Cecil B. de Mille : « Les Conquérants d'un nouveau Monde ».



L'une des dernières photos du grand acteur.

NOUS venons de perdre un de nos plus chers amis, Gary Cooper n'est plus ! Celui qui, pendant plus de quarante années, fut le cow-boy n° 1 de l'écran, s'est éteint après une longue maladie, faisant preuve jusqu'au dernier moment, d'un grand courage et d'une profonde sérénité. Depuis longtemps déjà, il se savait condamné.

La carrière de Gary Cooper fut un remarquable exemple de courage et de persévérance. Né, à Helena, le 7 mai 1901, il s'essaya d'abord dans le dessin humoristique, sans grand résultat d'ailleurs, avant de partir pour Los Angeles où il pensa avoir plus de chance dans le domaine de la publicité. Les affaires n'étant pas brillantes, sur les conseils d'un ami, il tenta de faire de la figuration. Ses premiers cachets (25 dollars), il les gagna en doublant les vedettes dans les chutes de cheval. Né et élevé dans un ranch, Gary était en effet un cavalier émérite.

Après plusieurs rôles plus importants dans des westerns de qualité courante, il fut la vedette de « The Winning of Barbara North », grâce à Henry Hathaway, qui devait devenir par la suite son metteur en scène le plus fidèle. Depuis, plus de 70 films confirmèrent son immense talent jusqu'à la dernière production, encore inédite en France : « The Naked Edge ». Il fit, entre autres, le succès de « Les Trois Lanciers du Bengale », « Les Aventures de Buffalo-Bill », « Les Conquérants d'un Nouveau Monde », « Pour qui sonne le Glas », « L'odyssée du Docteur Wassell » et le désormais classique « Le Train sifflera trois fois ».

A la ville, Gary Cooper était un homme simple et discret, mais qui savait devenir un véritable boute-en-train dès qu'il se trouvait avec ses amis. Lorsqu'on évoquait devant lui l'Histoire de l'Ouest, il redevenait aussitôt le cow-boy qu'il n'avait jamais cessé d'être au fond de son cœur et se plaisait à raconter certaines aventures de sa jeunesse, dans le Montana.

Un grand acteur, qui fut aussi un homme de cœur, a disparu mais, grâce à la magie du cinéma, son souvenir restera encore longtemps parmi nous.

EXCLUSIVITÉ PILOTE : Gary Cooper a p



Avec humour et beaucoup de vérité, voici Tom Mix personnifié par Gary Cooper.



Ce vieillard aux cheveux blancs, c'est Buffalo-Bill au temps du Wild West Show.



Voici Wyatt Earp (alias Gary Cooper) le shérif qui ramena l'ordre à Tombstone.

Le train ne sifflera plus pour Gary Cooper

LA MORT A DÉSARÇONNÉ "COOP", LE COW-BOY

par George Fromval



Pendant les prises de vues d'« Ariane », à la gare de Lyon, à Paris, Gary Cooper évoque devant notre collaborateur George Fromval, ses souvenirs de « Train sifflera trois fois » (Photo ci-dessous).



Un de ses premiers westerns : « Madame et son cow-boy ».



Gary Cooper dans un film évoquant la guerre de Sécession.



Avec A. Quinn, dans : « Les Aventures de Buffalo-Bill ».



Prisonnier des Sioux, Gary est lié au poteau de torture.



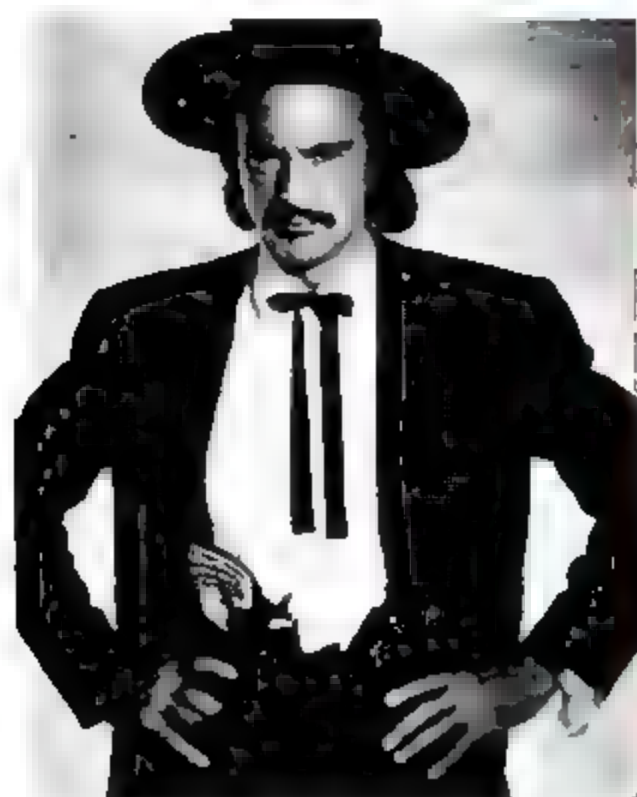
En Louisiane, il tourne : Les aventures du Capitaine Wyatt.



Le dernier rôle du grand acteur dans « The Naked Edge ».



osé pour vous ces personnages de western



Une parodie de Wild Bill Hickok qu'il incarne réellement dans « The Plainsmen ».



La grande ville laisse quelques peu pantalois ce jeune cow-boy venu de sa prairie natale.



Gary parodiant William S. Hart dans le rôle d'un sergent de la police montée.



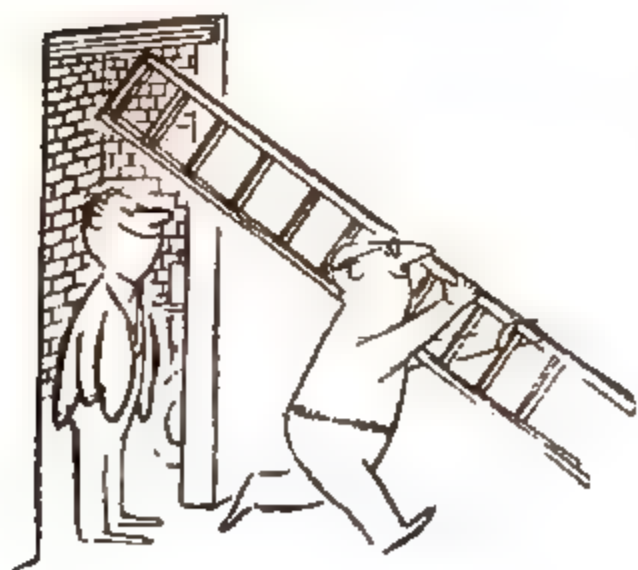
Qui le reconnaît enfin sous les traits de ce vieux pionnier, terreur des saloons.

Nicolas

ON A APPRIVOISÉ M. COURTEPLAQUE



A la maison nous avons tous été très étonnés quand M. Courteplaque a sonné à notre porte, ce matin. M. Courteplaque est notre nouveau voisin, il paraît qu'il est chef du rayon des chaussures aux magasins du « Petit Epargnant », troisième étage, il a une femme qui joue du piano tout le temps, et une petite fille de mon âge, Marie-Edwige, qui est très chouette, je crois qu'on va se marier plus tard, et M. Courteplaque, quand il a emménagé, s'est disputé avec papa et depuis il ne nous parlait plus, et c'est pour ça qu'on a été tous très étonnés à la maison ce matin, quand M. Courteplaque a sonné à notre porte. « Est-ce que vous pourriez me prêter une échelle ou un escabeau ? » a demandé M. Courteplaque, j'ai l'intention d'accrocher des tableaux et des miroirs sur mes murs. » « Mais certainement, cher monsieur, avec plaisir », a dit papa, et il a accompagné M. Courteplaque dans le garage pour lui donner la grande échelle, celle sur laquelle je n'ai pas le droit de monter quand on me regarde. « Merci », a dit M. Courteplaque, et il a souri. C'est la première fois qu'il fait ça depuis qu'il est venu habiter



dans la maison à côté de la nôtre. « Il n'y a pas de quoi, entre voisins, voyons ! » a dit papa. Après que M. Courteplaque soit parti, papa était très content : « Tu vois, il a dit à maman, notre voisin s'humanise, avec un peu d'amabilité, nous parviendrons à l'appriivoi-

ser complètement. » Moi, j'étais content aussi, parce que si son papa s'est apprivoisé, je pourrai jouer avec Marie-Edwige.

Et puis, on a sonné de nouveau et c'était encore M. Courteplaque. « Je suis confus, il a dit, de vous déranger une nouvelle fois, mais malheureusement, les crochets que j'ai achetés pour y suspendre mes tableaux, ne conviennent pas du tout. Or, comme nous sommes dimanche, les magasins sont fermés, etc. » « Venez avec moi dans la cave, a dit papa. J'ai une boîte pleine de clous et de crochets, je suis persuadé que nous trouverons là-dedans ce qu'il vous faut. » Papa et M. Courteplaque sont descendus dans la cave et quand ils sont remontés, ils étaient tous les deux très contents. M. Courteplaque avait plein de crochets dans les mains. « Vous êtes sûr que ça ne vous prive pas, au moins ? », a demandé M. Courteplaque. « Pensez-vous, entre voisins », a répondu papa, et M. Courteplaque est parti. « Au fond, a dit papa à maman, il n'a pas si mauvais caractère que ça, c'est le genre ours au cœur d'or. » Et il est allé se changer, parce que dans la cave, il avait glissé sur le charbon et il avait sa chemise toute noire.

Quand on a sonné de nouveau, papa m'a dit : « Va ouvrir, Nicolas, c'est sûrement M. Courteplaque. » « Je suis confus, a dit M. Courteplaque quand je lui ai ouvert, j'abuse vraiment... » « Mais non, mais non » a dit papa. « Figurez-vous, a dit M. Courteplaque, que je ne parviens pas à retrouver mon marteau, vous savez ce que c'est avec tout ce fouillis du déménagement. » « Ah ! là là, ne m'en parlez pas, a dit papa, ma femme pourra vous dire que quand nous avons emménagé dans cette maison, c'est tout juste si nous n'avons pas égaré Nicolas ! » Papa, maman, M. Courteplaque et moi, nous nous sommes mis à rigoler. « Attendez, je vais vous chercher le marteau », a dit papa. Il est monté dans le grenier, et puis il est descendu avec le marteau qu'il a donné à M. Courteplaque. « Et surtout, il a dit papa, n'hésitez pas si vous avez encore besoin de quelque chose. » « Je ne sais pas comment vous remercier », a dit M. Courteplaque, qui est parti avec le marteau. Papa s'est frotté les mains. « C'est un homme tout à fait charmant, a dit papa, il ne faut pas se fier aux premières impressions. D'ailleurs, moi j'ai vu tout de suite que ses dehors revêches n'étaient que le fait d'une grande timidité. » « Je me demande, a dit maman, si



sa femme et lui jouent au bridge. » Il avait un gros rire tout embêté, M. Courteplaque, quand il a sonné chez nous de nouveau. « Vraiment, a dit M. Courteplaque, vous allez dire que je suis un voisin fort ennuyeux, cher monsieur. » « Mais non, il faut s'entraider, a répondu papa, et puis ne m'appellez pas monsieur. » « Alors, appelez-moi Courteplaque », a dit M. Courteplaque. « Avec plaisir, Courteplaque, de quoi avez-vous besoin cette fois-ci ? », a demandé papa. « Eh bien ! voilà, a répondu M. Courteplaque, en plantant vos crochets avec votre marteau sur mon mur, j'ai fait



tomber pas mal de plâtre par terre, et l'aspirateur de ma femme ne marche plus depuis qu'elle s'en est servie pour enlever la paille qu'avaient laissée les déménageurs... » « Pas un mot de plus, a dit papa, je vais aller chercher l'aspirateur de ma femme. » Papa a donné l'aspirateur à M. Courteplaque, qui a dit qu'il allait tout rapporter tout de suite et que papa était vraiment trop aimable. « Tu vois, m'a dit papa, comment on peut toujours se faire des amis, avec un minimum de gentillesse ? » « Je me demande, a dit maman, si le plâtre, c'est tellement bon pour l'aspirateur. » « Je suis prêt à sacrifier un aspirateur pour me faire un ami », a dit papa. Et puis, M. Courteplaque est venu rapporter l'échelle. « Où dois-je la mettre ? » il a demandé. « Laissez, laissez, je vais la porter dans le garage », a répondu papa. « Bon, je vais chercher l'aspirateur », a dit M. Courteplaque. « Si Mme Courteplaque

veut le garder pendant quelques jours, le temps que son aspirateur soit réparé ? » a dit papa en regardant maman dans les yeux. Mais M. Courteplaque a dit que non, que ce serait abuser, et que de toute façon, Mme Courteplaque s'en était déjà servie pour enlever encore un tas de paille qui restait.

Quand M. Courteplaque a rapporté l'aspirateur, il s'est donné une claque sur la tête. « Suis-je distrait !... il a dit : j'ai oublié de vous rendre votre marteau ! » « Mais rien ne presse, Courteplaque, mon vieux... », a dit papa. « Non, non, j'ai déjà trop abusé de votre gentillesse, je vais vous rendre ce marteau tout de suite », a dit M. Courteplaque. « Si vous voulez, a dit papa, Nicolas ira avec vous le chercher. » « Pensez-vous, a répondu M. Courteplaque, je vais dire à Marie-Edwige de le rapporter. Vous m'avez déjà trop vu !... » Et papa et lui se sont mis à rigoler et ils se sont dit au revoir en se serrant très fort la main. « Quand je pense que nous étions tous d'accord pour lui trouver mauvais caractère, a dit papa. Je me demande si on ne devrait pas les inviter pour prendre le thé, un de ces jours. » « Oh, oui ! », j'ai crié, parce que quand il y a des invités pour le thé, maman fait du gâteau. Et puis Marie-Edwige, elle est chouette, est venue rapporter le marteau, et papa lui a donné un bonbon.

Mais M. et Mme Courteplaque ne viendront pas prendre le thé à la maison. M. Courteplaque est très fâché avec papa, et il ne lui parle plus.

Il lui a téléphoné pour lui dire qu'on n'a pas idée de donner des bonbons aux enfants juste avant le déjeuner.

NICOLAS.

par SEMPE et GOSCINNY



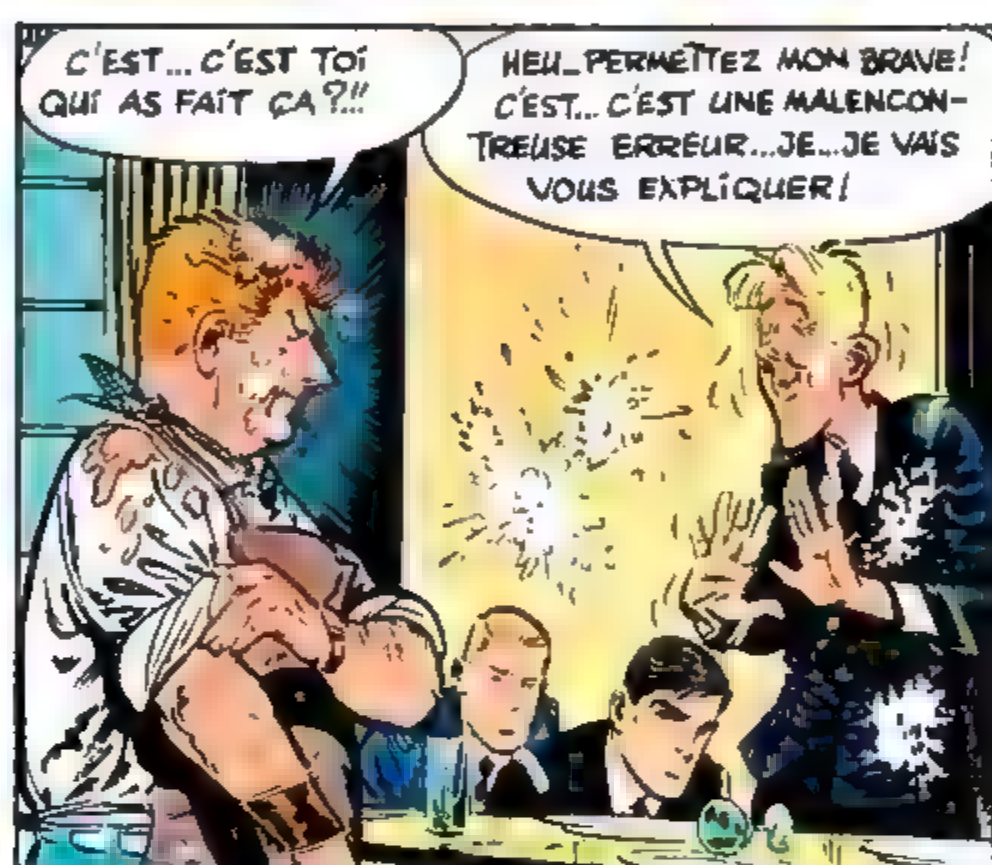
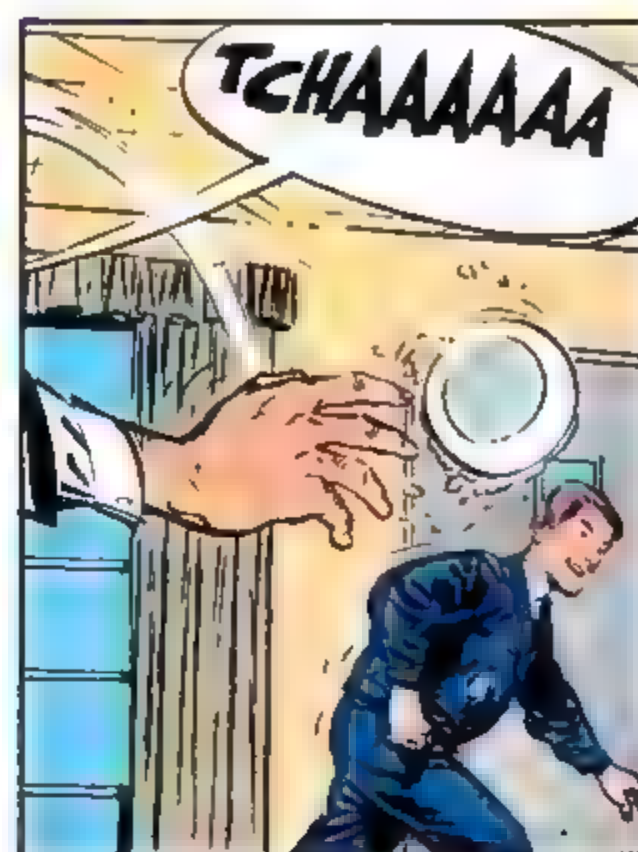
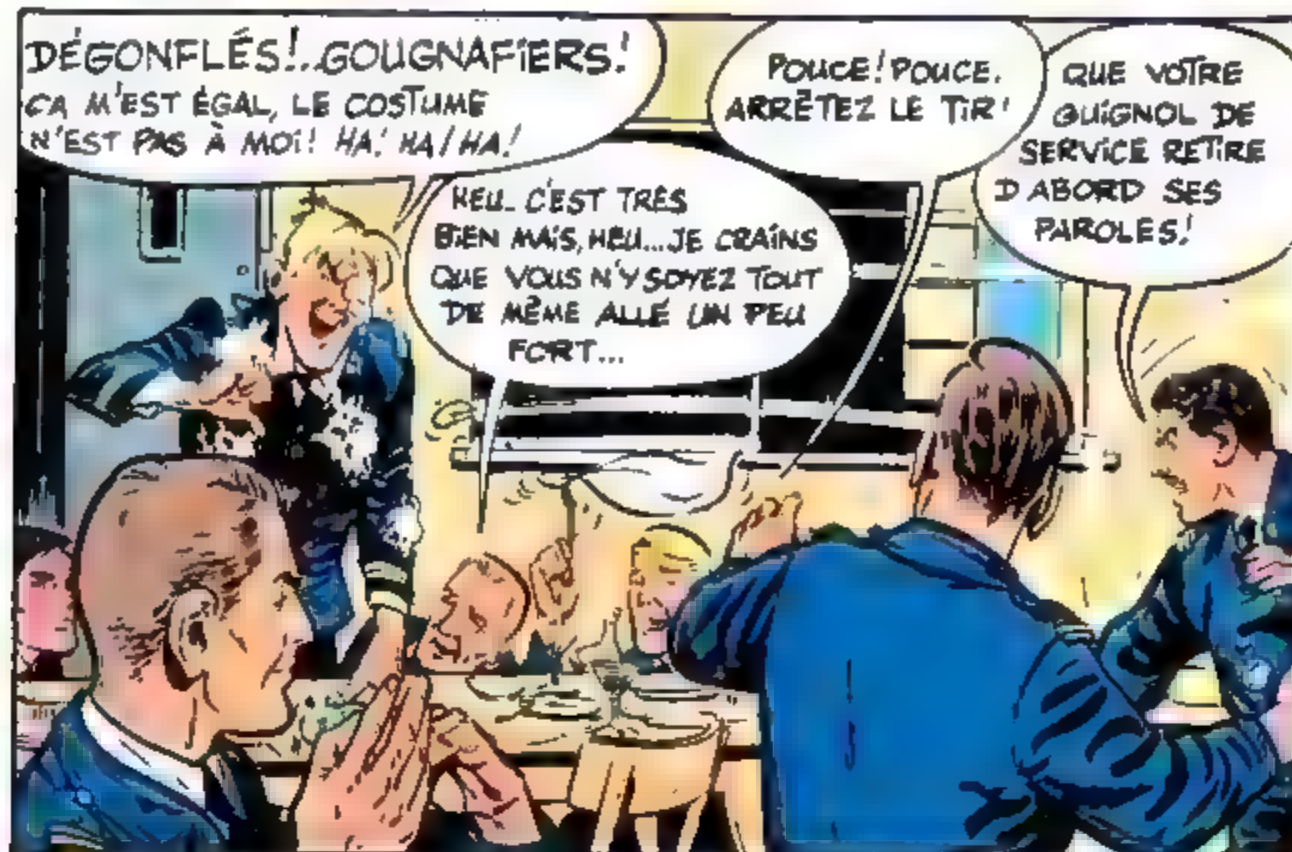


DANGER

DANS LE

Ciel

RÉSUMÉ. — A Creil, Tanguy et Laverdure subissent la plaisanterie classique des galons intervertis. Puis, ils visitent, avec le capitaine Jaubert, le 1^{er} escadron auquel tous deux seront affectés.



VOUS RETROUVerez NOS HÉROS DANS L'ÉMISSION « PILOTE », TOUS LES JEUDIS À 13 H 30 SUR RADIO-LUXEMBOURG.

(A suivre.)

**CES "SALONS" ONT
FAIT DATE DANS
L'ÉPOQUE DE L'AVIATION**



MICHEL TANGUY VOUS PRÉSENTE

LE SALON "MACH 2"

Au moment où l'espace est conquis par l'homme, on pouvait s'attendre à voir les engins et fusées tenir la vedette du 24^e Salon de l'Aéronautique de Paris. En fait, on assista à une violente réaction des avions pilotés qui seront plus nombreux que jamais. Tous les pays du monde continuent à construire des appareils militaires dont les performances deviennent de plus en plus brillantes. Cette année, nous verrons les avions du type Mach 2. Dans deux ans nous connaîtrons les avions Mach 3. Et il faudra toujours des pilotes !... C'est à notre collaborateur Jacques Gambu que nous avons demandé de « couvrir » cet événement exceptionnel qu'est le XXIV^e Salon de l'Aéronautique. Jacques Gambu est, depuis la création de « Pilote », notre grand spécialiste de l'aéronautique et de l'astronautique. Il est aussi le rédacteur en chef du plus important magazine d'aéronautique et d'astronautique de langue française, « Aviation Magazine ». A ce titre, il vient pour son journal de diriger la réalisation d'un super-numéro spécial (164 pages, 500 photos), qui fait le point du « plus lourd que l'air » en 1961 et que tous les passionnés de l'air et de l'espace doivent avoir en main...

1909



Louis Blériot, à bord d'un aéroplane de sa fabrication, franchit la Manche. L'Angleterre n'est plus une île et Blériot ouvre la voie aux grandes traversées transocéaniques et intercontinentales.

1910



Savez-vous que le premier avion à turbopropulseur fut construit en 1910 et constitua la curiosité majeure du Salon de 1910. Il était dû à l'ingénieur Gnani, connu pour ses grandes inventions.

1912



Le Deperdussin monocoque fut le premier avion à dépasser les 300 km/h. Ses lignes appartiennent à nos, même pour nos yeux de l'ère supersonique.

Le Potez VII, issu d'un avion de guerre, fut un des premiers et le plus heureux des avions de transport commercial. Il emportait deux passagers.

1921



Le Dassault « Mirage » III équipe peu à peu nos escadrilles de chasse d'interception et d'appel au sol. Sa vitesse atteint Mach 2,20, soit plus de 2 300 km/h en altitude élevée. C'est l'un des avions les plus rapides du monde.



Le « Mirage » IV transporte une bombe atomique à la vitesse de « Mach 2 » sur plus de 2 000 km de distance...

L'avion français le plus vendu, le plus populaire dans le monde entier fut le Potez 25, qui fut construit à 4 000 exemplaires et équipa les forces aériennes de plus de vingt pays. L'U.R.S.S. en acheta deux exemplaires.

Dix-huit ans après Blériot, Costes et Bellonte franchirent l'Atlantique sans escale, reliant Paris à New York en un vol direct, à bord du célèbre Breguet « Point d'Interrogation ».

1926



1928





Il vole à Mach 2, transporte une bombe atomique, vole par tous les temps à 25 000 m aussi bien qu'en cas de brouillard, pèse plus de vingt tonnes et... décolle du pont des grands porte-avions américains. Il peut ainsi atteindre tous les points du globe. Son nom ? Le « Vigilante », bi-racteur naval. Il équipera très prochainement la Marine américaine.

Le McDonnell « Phantom » Il est un nouveau venu dans la chasse embarquée américaine. Il a volé sur 100 km à la moyenne record de 2 340 km/h en 1960.



Ci-dessous, le Convair B-58 « Hustler », énorme triangle à quatre réacteurs, dernier bombardier stratégique américain, employant le ravitaillement en vol pour porter ses bombes partout. Il vole sur 1 000 km à 2 037 km/h.



En haut à droite, le Short SC-1 anglais ne vole pas encore à Mach 2, mais il décolle verticalement grâce à quatre réacteurs logés dans le fuselage. Ses dérivés atteindront le fameux M. 2 dans les prochaines années...



Ci-contre, en haut, le chasseur-bombardier américain Republic F-105 « Thunderchief » va porter sa bombe par n'importe quel temps, en vol rasant ou en altitude. Atteignant Mach 2, il est considéré comme le meilleur...



Encore un « Mach » embarqué américain, le Chance-Vought F8U « Crusader ». Ses missions consistent à protéger la flotte, grâce à ses roquettes et, surtout, à ses engins à tête chercheuse infra-rouge « Sidewinder ».



L'Angleterre met sur pied ses modernes escadrilles de chasse grâce au « Lightning », bi-racteur qui cumule à plus de Mach 2,10 ses deux engins « Firestreak » autoguidés...



Marmes s'illustra sur l'Atlantique Sud en réalisant les premières liaisons régulières. Son trimoteur Coudinet « Arc-en-Ciel » était, sans aucun doute, l'avion le plus fin de son époque.

L'ingénieur Marcel Riffard profite de la Coupe Deutsch pour créer la famille des « Rafale », petits avions de vitesse qui battent de nombreux records avant de donner naissance à des appareils commerciaux rapides.

Louis Breguet avait déjà fait voler le premier hélicoptère du monde en 1907. Son « Gyroplane » de 1926 fut le premier véritable appareil capable de voler au point fixe, et d'atterrir ou de décoller verticalement.

1932



1934

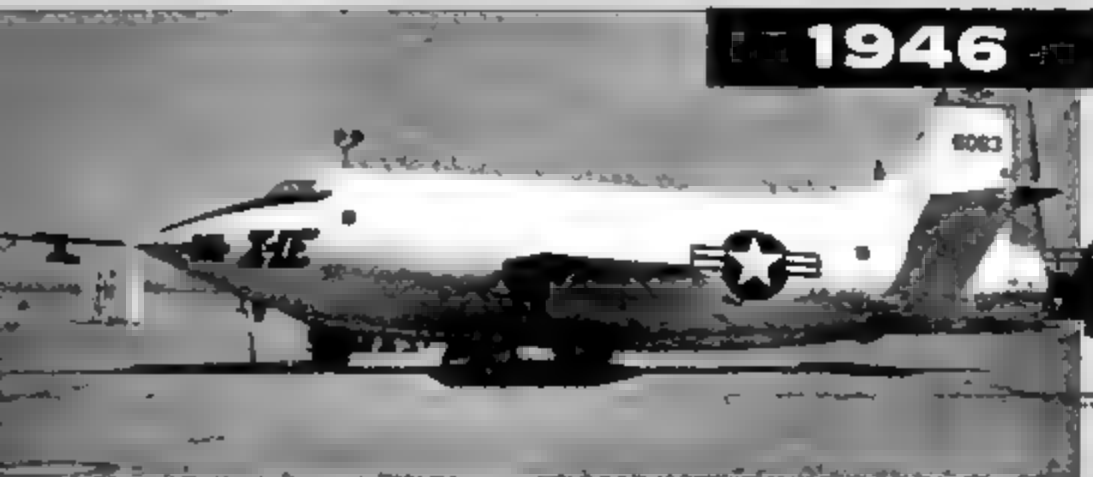


1936



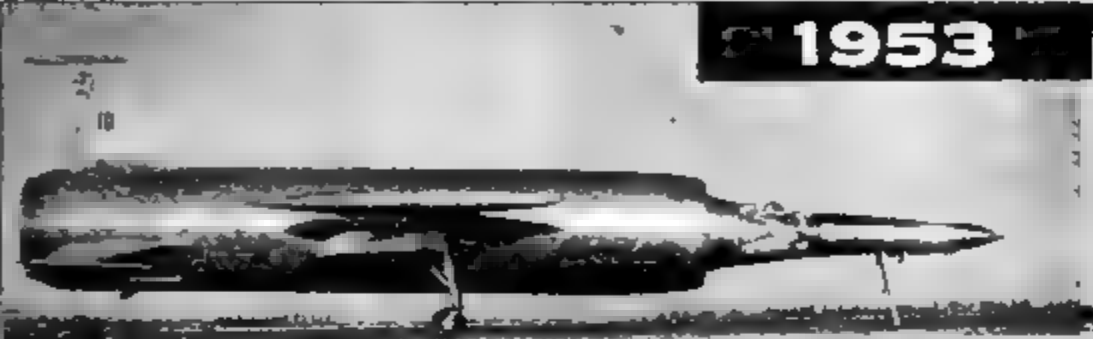
LES GRANDS SALONS D'APRÈS-GUERRE

1946

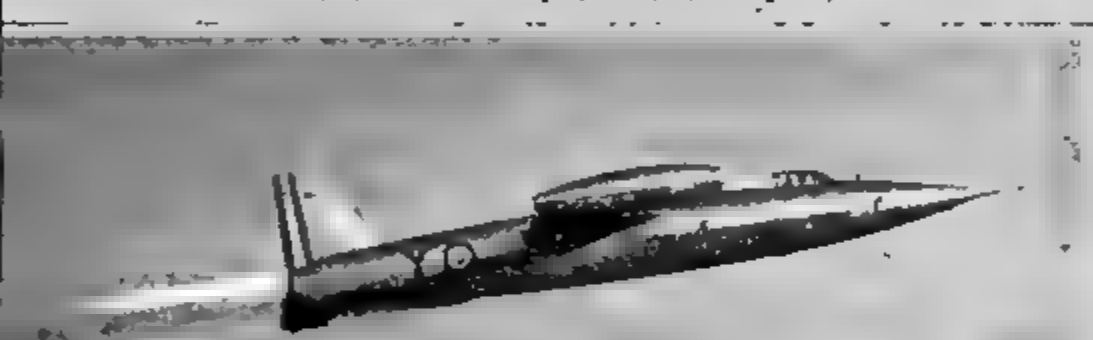


Les avions expérimentaux américains Bell X-1 sont les premiers à franchir au vol horizontal la vitesse du son.

1953



Les études de René Leduc se poursuivent. Elles se termineront avec le 022 qui, deux ans après, sera abandonné.



1955



Le « Trident » à réacteurs et à fusées battra de nombreux records du monde, volera à Mach 2, avant d'être aussi abandonné. Plus heureuse, notre « Caravelle » entame une carrière internationale qui n'est pas près de finir...

1957



Le réacteur qui vole debout, le fameux « Atar volant » est la sensation de ce Salon de Paris. Il constitue une réussite totale dans le domaine du décollage vertical, mais le manque de crédit le fait abandonner, alors qu'il défilait des promesses que d'autres tiennent bien aujourd'hui.

1959



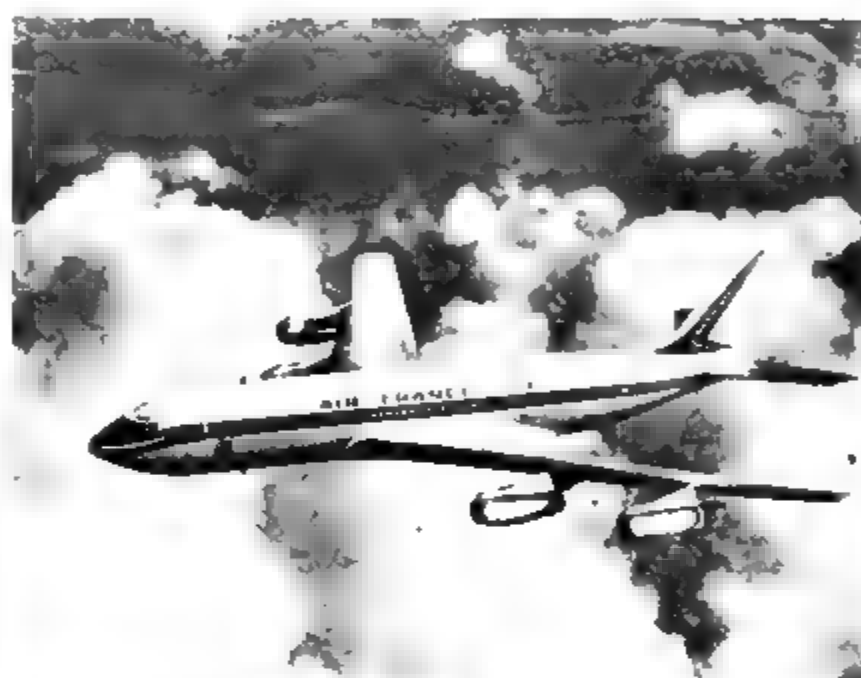
Le « Griffon » est un moteur volant. Combinant le turbo-réacteur et le statoréacteur, il annonce l'avenir proche.

CE QUE VOUS VERREZ AU SALON "MACH 2"

côté

transport

Le transport aérien a fait d'énormes progrès. Mais ces progrès coûtent cher, car il a fallu augmenter la longueur des pistes d'atterrissage. Aujourd'hui, des techniciens travaillent pour que l'avion de transport puisse aller chercher ses passagers sur les terrains en herbe des petites villes qui ne peuvent s'offrir des pistes bétonnées de 3 km de long. Le premier de ces avions à décollage court est le Breguet 941, véritable autobus volant qui vole à 400 km/h et se contente d'une prairie de 250 m pour décoller comme pour atterrir.



Pour aller de Paris à New York ou à Tokyo, le passager emprunte les quadriréacteurs du genre Boeing 707, qui emporte 150 personnes à près de mille à l'heure...



... Mais les courtes distances réclament de petits avions aussi confortables que les gros, tel le Potez 840 qui commence tout juste des essais pleins de promesses...

côté voilures tournantes"



Pour aller de l'aéroport jusqu'au centre des grandes villes, rien ne vaut l'hélicoptère. Ce Boeing-Vertol 107 transporte 20 passagers au-dessus des routes.



Transport de plaisance à l'américaine... Mais l'hélicoptère de tourisme finira bien par trouver sa place parmi les avions légers, témoin le petit Cessna « Shybook ».

L'hélicoptère « Alouette » II est bien connu. Son succès international est tel que plus de 700 exemplaires ont été vendus en France et à l'étranger.



Cette photo, prise au Bourget il y a deux ans, est encore d'actualité. Les nouveaux missiles sont rares et n'ont pas encore obtenu leurs lettres de noblesse.

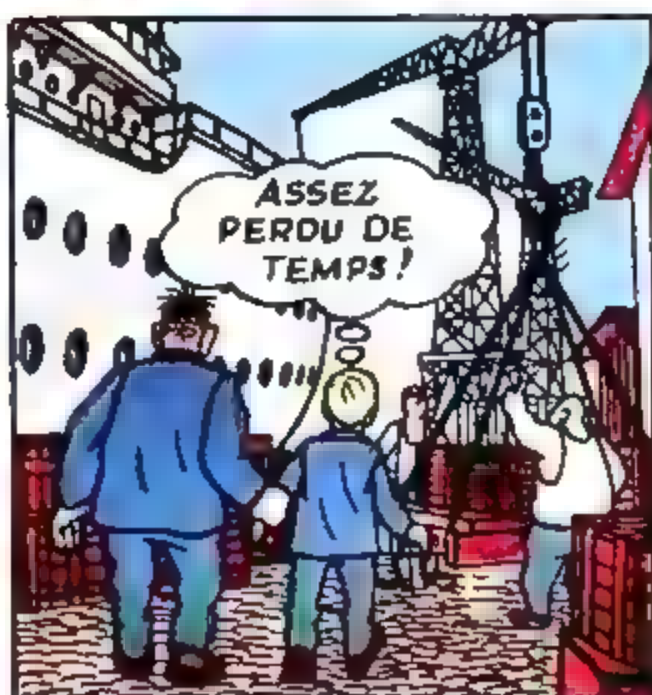
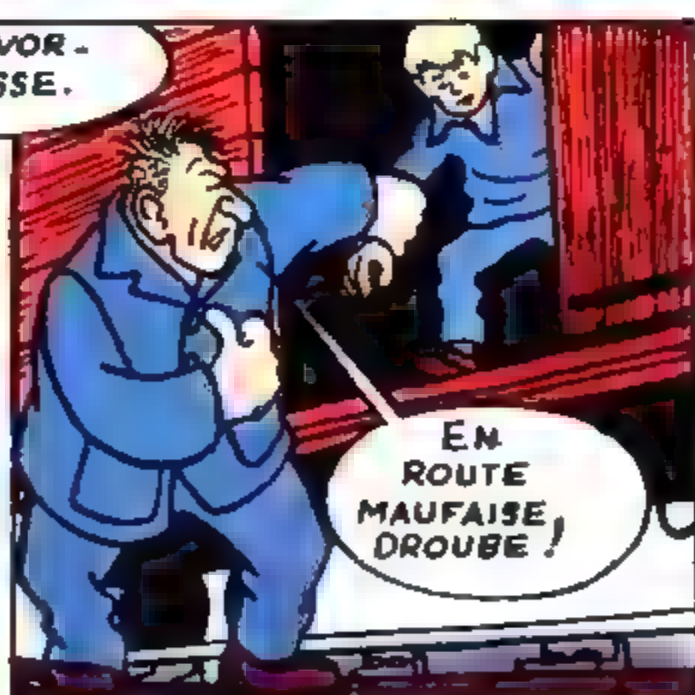
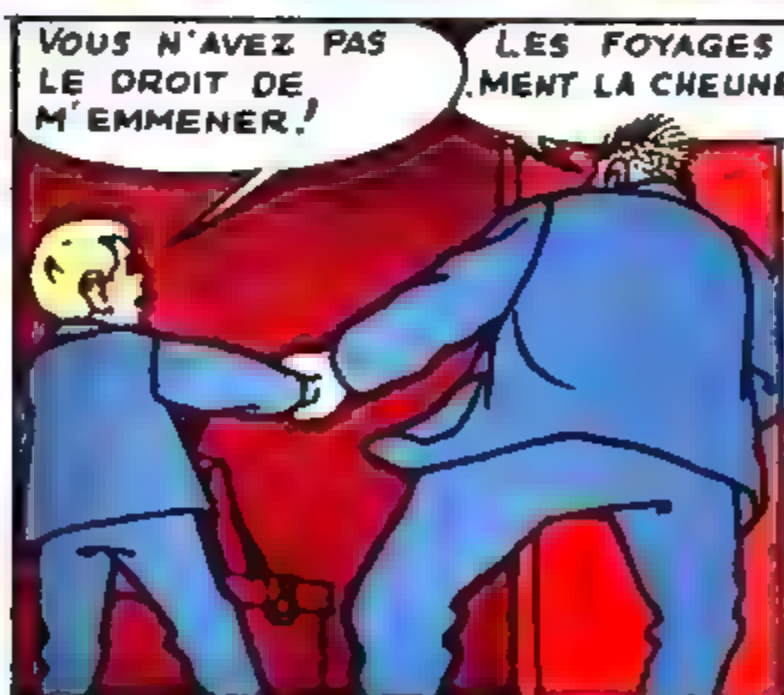
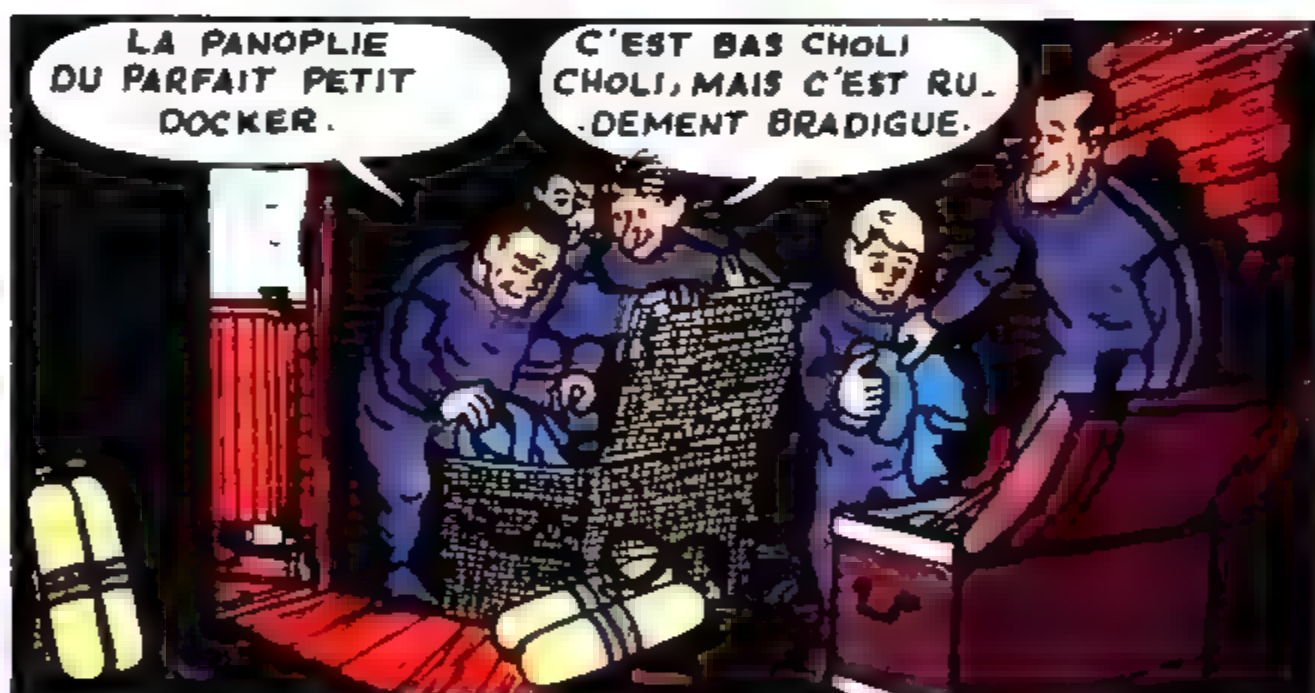
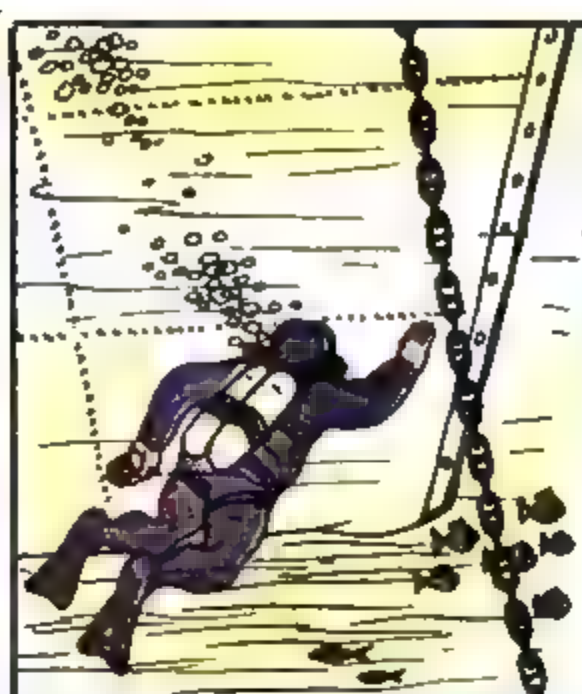
FIN



P'TIT PAT

RESUME. — Alors que l'inspecteur Borelli (de l'Interpol) croit « tenir ses faux-monnayeurs », M. R.R.C., ses hommes et un otage, nommé P'tit Pat jouent les hommes - grenouilles.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"

RESUME. — Cochise surveille un groupe de chercheurs d'or. Judson, leur chef, décide de tendre un piège pour se débarrasser du chef indien.





UN GRAND CONCOURS "PILOTE"

Jean RICHARD
vous ouvre son zoo
et vous offre
un animal-fétiche

Les jeux sont faits. Jean Richard vous a posé dix questions en dix semaines et vous avez maintenant une idée de vos chances après avoir comparé vos réponses à celles que nous avons publiées numéro par numéro : peut-être serez-vous l'un des dix heureux gagnants invités par Jean Richard à passer, avec lui et une autre grande vedette, une journée en son zoo d'Ermenonville. Avec un joyeux déjeuner pris en commun.
Et un animal offert au tout premier des dix gagnants.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 10

Pour un zoo, le singe le plus intéressant est le babouin, car il est, pratiquement, le seul singe qui se reproduise en captivité (avec l'hamadryas, qui est de la même famille et dont le prix est le plus élevé). L'observation attentive du rocher aux singes du zoo de Vincennes aurait dû vous donner la réponse : il y a souvent des petits accrochés à l'échine ou à la poitrine de leur mère.

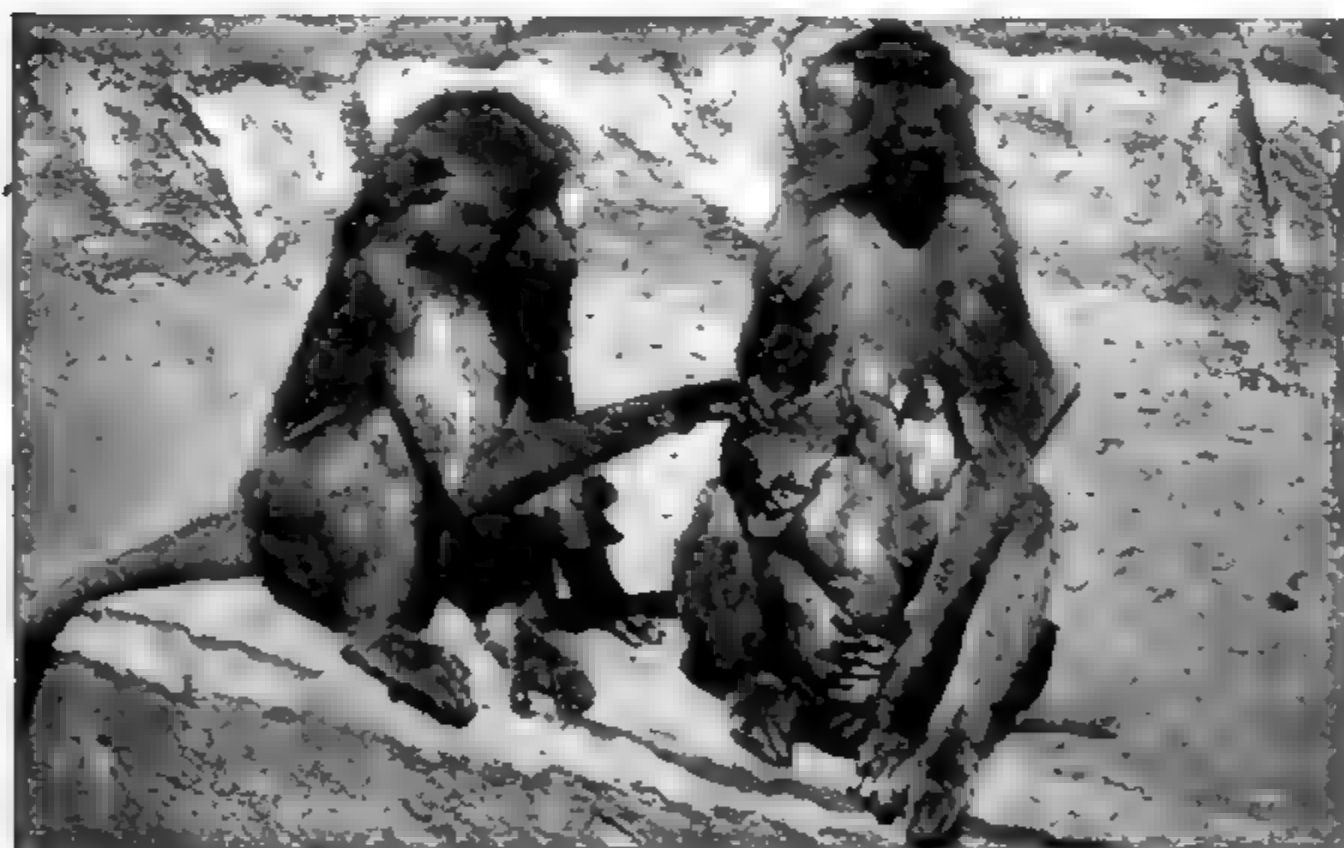
Avec cette dernière réponse, se termine notre « Concours Jean Richard » qui vous a passionnés, nous en sommes sûrs. De même que s'annonce passionnante la journée passée au zoo d'Ermenonville par les dix gagnants invités par Jean Richard qui les désignera dès que le dépouillement de vos très nombreuses réponses sera terminé.

En attendant, dès le prochain numéro, nous vous donnerons de nouvelles précisions.

Pour la dernière fois, bonne chance !



Ci-dessus, au zoo de Vincennes, une maman babouin transportant son petit. Ces deux photos vous rappellent que les babouins peuvent se reproduire en captivité.



Le beau cadeau de Jean Richard

Cette adorable chèvre naine est pour vous... si vous avez répondu correctement aux dix questions que vous a posées notre ami Jean Richard ! Il ne vous reste plus qu'à attendre. Il ne nous reste plus qu'à travailler d'arrache-pied pour déterminer le grand vainqueur, futur propriétaire de la petite chèvre, et les neuf autres heureux élus qui feront passer une magnifique journée au zoo d'Ermenonville avec Jean Richard et une autre grande vedette...



2000

KODAK

à gagner pour les vacances

C'est si facile grâce à

Signal



le dentifrice aux rayures rouges

Connaissez-vous SIGNAL, le nouveau dentifrice aux rayures rouges aussi appétissant qu'un bon berlingot ? Achetez-en un tube dès aujourd'hui.

QUE FAUT-IL FAIRE ?

1° - Tout simplement faire un beau dessin (en noir ou en couleurs) sur un papier de format maximum 21x27 cm. Votre dessin devra obligatoirement comporter la reproduction d'un ou plusieurs tubes de SIGNAL (vous pourrez en faire le corps d'un animal, une tour, ou bien des troncs d'arbre de la forêt... votre inspiration peut être sans limite).

2° - Ne manquez pas d'indiquer au dos du dessin et très lisiblement vos nom, prénom, âge et adresse.

3° - Envoyez le tout, accompagné de l'étui carton d'un tube de SIGNAL à "CONCOURS SIGNAL-PILOTE, OPÉRATIONS PUBLICITAIRES, 19, Rue du Départ, PARIS-14°" au plus tard le 23 Juin, minuit.

Nota : Si vous ne pouvez vous procurer un étui de tube de SIGNAL, envoyez-nous une enveloppe timbrée à votre nom et adresse, nous vous expédierons l'étui à plat.

Le règlement détaillé du concours est déposé chez Me LESAGE, Huissier, 23, Rue de Cléry à PARIS. Tous les dessins resteront définitivement la propriété de la Société GIBBS.

Les Auteurs des 200 meilleurs dessins recevront un appareil photo KODAK Starlet. Alors, vite à vos dessins !



Et maintenant que tu as bien lu cette histoire voici ce qu'il faut faire si tu veux gagner l'une des 100 bicyclettes :

- 1° Découpe ce Bulletin-Réponse N° 1,
- 2° Avec ce Bulletin-Réponse va chez l'agent général d'assurances ou chez l'assureur-conseil de tes parents et demande-lui d'apposer, à l'emplacement indiqué, son cachet ou à défaut de le signer en indiquant son nom et son adresse.
- 3° Réponds (avec son aide) aux questions posées sur le Bulletin-Réponse et conserve-le soigneusement.
- 4° La semaine prochaine, d'autres indications te seront données.

Tes parents ont sûrement une ou plusieurs assurances (automobiles, accident, incendie, vie, etc...) demande-leur le nom et l'adresse de leur agent général d'assurances ou de leur assureur-conseil. Au besoin renseigne-toi, il y en a sûrement un près de chez toi. C'est un Monsieur très gentil, il est averti de ta visite et il t'attend... avec le sourire.

Tu trouveras chez lui le texte complet du règlement du concours. Ce Règlement a été déposé chez M^r LESAGE, Huissier, rue de Cléry à Paris.

Suite la semaine prochaine

BULLETIN-RÉPONSE N° 1

Réponds aux 2 questions suivantes du JEU-CONCOURS des ASSURANCES avec l'aide de l'assureur et conserve soigneusement ce Bulletin-Réponse N° 1.

Première Question : Indiquer le nom du contrat d'assurance souscrit par ce père de famille avisé,

cachet ou nom et adresse de l'assureur

Deuxième Question : Les réparations qu'il doit faire à sa porte et à ses meubles lui seront-elles aussi remboursées ? Réponds en barrant la mention inutile.

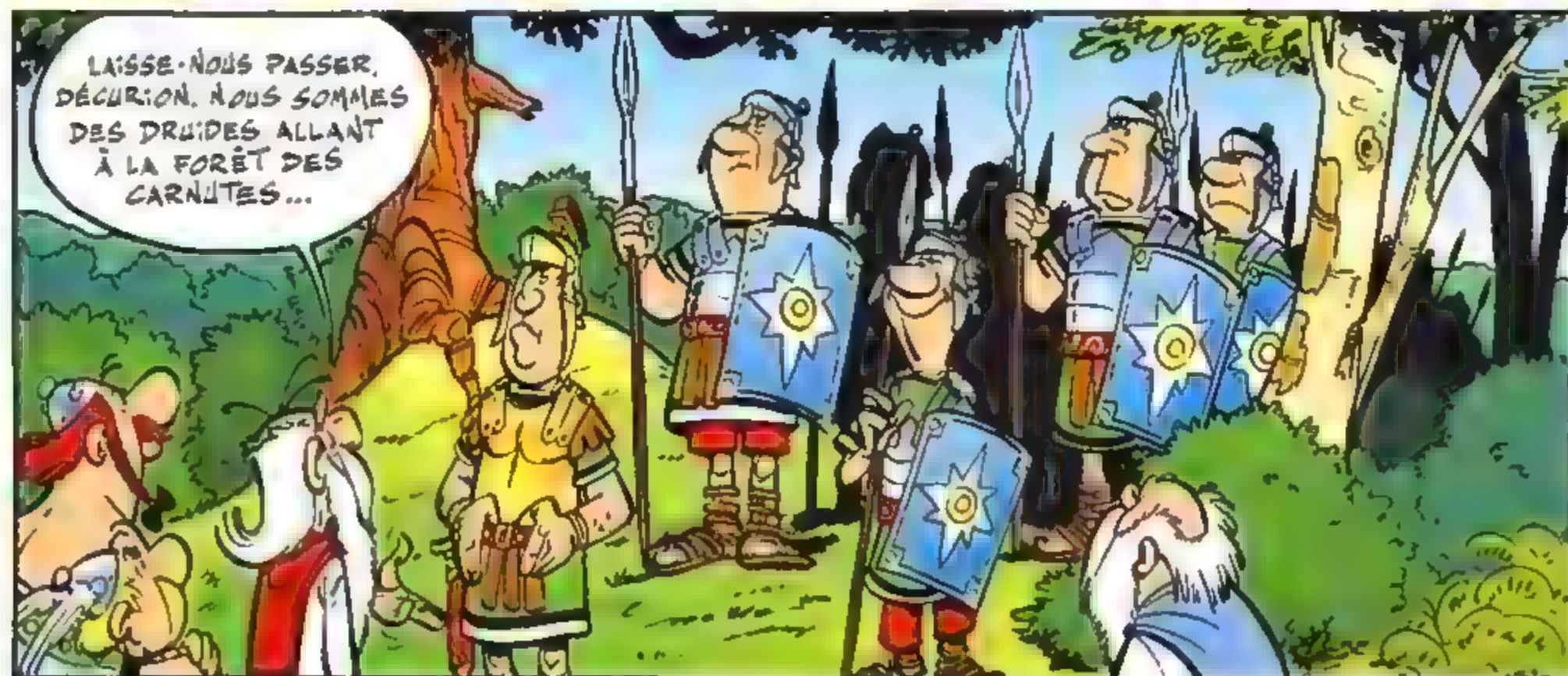
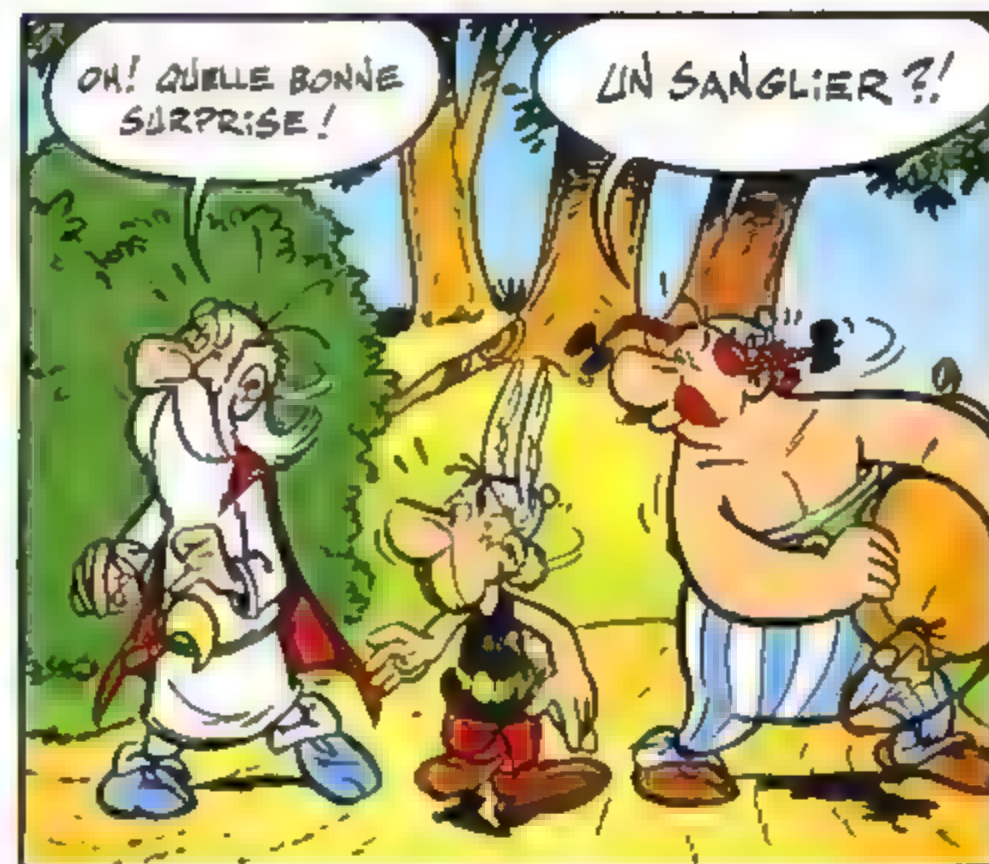
OUI

NON

Astérix et les Goths

dessins: UDERZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Panoramix, le druide, prépare activement son voyage pour la forêt des Carnutes où tous les druides gaulois se retrouvent, une fois l'an. Astérix et Obélix veulent l'accompagner.



● **LUNDI — LE BASKET FRANÇAIS QUATRIÈME EN EUROPE!** La campagne du basket français en Yougoslavie s'est mieux terminée qu'elle n'avait commencé. On se souvient : les militaires Degros, Baillet, Vinson et Muguet consignés avec le bataillon de Joinville ne pouvaient effectuer le déplacement de Belgrade avec l'équipe de France qui participait aux championnats d'Europe de basket. Busnel et Buffière faisaient alors appel aux jeunes : Goubault (sélectionné dans notre Promotion « Pilote »), Souvry, Sedat et Housse qui, pour la première fois, allaient porter le maillot de

l'équipe de France aux côtés des chevronnés Christ, Le Ray (autre sélectionné Pilote), Grange, Mayeur, Beugnot, Vergne, Rat et Baltzer. Les débuts dans les poules éliminatoires ne furent guère encourageants : défaite contre la Roumanie (68-66), victoire contre la Hollande (91-54). Busnel et Buffière envisageant déjà la déroute de notre équipe ; les matches suivants furent plus encourageants : victoires contre la Bulgarie (71-58), Israël (64-41), la Tchécoslovaquie (66-42) ; la France se qualifiait, in-extremis, pour les demi-finales.

Bien sûr, la belle aventure était termi-

née, battue en demi-finale par la Yougoslavie (75-65) et pour la place de troisième par la Bulgarie (55-46), l'équipe de France devait se contenter de la quatrième place derrière l'U.R.S.S., la Yougoslavie et la Bulgarie.

Quatrième sur dix-neuf équipes, la performance de l'équipe de France est tout simplement remarquable. Qu'aurait changé la présence des « militaires » ? Peut-être aurions-nous terminé troisième, mais ces circonstances, favorables, n'auraient pas permis de faire l'essai des jeunes. Aujourd'hui, Goubault a gagné sa place dans l'équipe de France.

SON ANNIVERSAIRE "POPOV"

Jean Graczyk, récent vainqueur du Grand Prix Cyclométriste aura 26 ans le 26 mai. Photo soustraite son anniversaire à « Popov » ainsi qu'à tous les sportifs dont l'anniversaire arrive cette semaine.

Vendredi 26 mai. Le coureur cycliste français Jean Graczyk. Rugby : Robert Sallanave (Bègles), Moïse Vidal (Limoges).

Samedi 27 mai. Football : Cornelius Rihars (St-Etienne), Pierre Barrie (Rouen), Albert Robert (Sedan), Albert Simonato (Troyes), Jean-Claude Albert (Valenciennes). Rugby : Yves Darif (Aurillac).

Dimanche 28 mai. Football : Jacques Solas (Lyon), Alain Mistre (Mannco).

Lundi 29 mai. Football : l'International Bruno Rodzyk (Reims), Marcel Kervel (Le Havre). Cyclisme : Robert Darcourt. Rugby : Gérard Lalanne (Bayonne), Raymond Srajet (Mazamet).

Mardi 30 mai. Football : Hubert Zoller (Le Havre), Bernard Piaczak (Lens), Jacques Villarmain (Nancy). Rugby : Jean Robert (Aurillac), Marcel Labrousse (Bègles).

Mercredi 31 mai. Rugby : André Moura (Le Tote), Jean Saris (Narbonne).

Judi 1^{er} juin. Football : Yves Clezol (Stade Français).

● **MARDI — DUFAY ET MIAS : FINI LE RUGBY DE COMPÉTITION.** « Il faut savoir s'arrêter », c'est ce que viennent de déclarer Lucien Mias et Gérard Dufay, en confirmant leur intention d'abandonner le rugby de compétition. Éliminés tous deux en quarts de finale du championnat de France, Mias avec Mazamet face à Chambéry, Dufay avec Vichy contre Béziers, les deux anciens capitaines de l'équipe de France de rugby viennent de disputer leur dernier match.

L'âge et la raison ont parlé. Lucien Mias et Gérard Dufay estiment qu'ils ont suffisamment donné au rugby pour pouvoir, maintenant, vivre normalement.

Lucien Mias : près de trente et un ans, dont une quinzaine d'années consacrées au rugby, vingt-neuf fois international, capitaine de l'équipe de France pendant l'insoluble tournée sud-africaine, capitaine de Mazamet.

Gérard Dufay, dit « Zézé », trente-sept ans, l'un des plus vieux joueurs de

rugby en activité, vingt-cinq ans au service du rugby, trente-huit fois international de 1948 à 1957, capitaine de l'équipe de France, du Racing Club de France et de Vichy.

Ces deux grands serviteurs du rugby français n'abandonnent pas pour cela le terrain : le docteur Mias sera souvent sur le terrain de Mazamet ; quant au professeur (d'Éducation Physique) Gérard Dufay, il supervisera l'entraînement de Vichy.

● **MERCREDI — LES ALLEMANDS IRONT AU CHILI.** En triomphant, à Berlin, de l'Irlande du Nord par 2 buts à 1, l'équipe d'Allemagne (de l'Ouest) vient de se qualifier pour prendre part, l'an prochain au Chili, aux championnats du monde de football.

A l'issue de ce match, l'Allemagne compte six points pour trois matches disputés contre deux points à la Grèce (deux matches) et zéro point à l'Irlande du Nord (trois matches). Il serait donc nécessaire que la Grèce remporte ses deux



prochains matches (dont un contre l'Allemagne) pour être à égalité de points avec l'équipe allemande. Cela nous paraît hors des possibilités de l'équipe grecque.

On peut donc affirmer que l'Allemagne sera une des seize équipes qui participeront, en 1962, aux septièmes championnats du monde de football. Champion du monde en 1954 à Berne, quatrième en 1958 à Stockholm, le football allemand appartient à l'élite mondiale, il entend bien y rester.

HARY ABANDONNE L'ATHLETISME ?

De Francfort, l'on apprend que l'athlète allemand Armin Hary, champion olympique et recordman du monde du cent mètres abandonnerait l'athlétisme. Victime d'un accident d'automobile en novembre dernier, Hary souffre à l'articulation du genou gauche ; cette blessure expliquerait la décision de Armin qui fut, rappelons-le, le premier athlète à réaliser dix secondes aux cent mètres.

● **JEUDI — POUR CINQUANTE ET UNE SECONDES, FRANÇOIS MAHE NE GAGNE PAS LA VUELTA.** Premier des trois grands tours de la saison cycliste internationale, le Tour d'Espagne vient de se terminer à Bilbao sur la victoire du jeune Espagnol Angelino Soler. Originaire de Valence, ce jeune garçon de vingt-deux ans effectue actuellement son service militaire. Il avait obtenu une permission exceptionnelle pour prendre part à la Vuelta. Aujourd'hui, ses chefs doivent se féliciter de lui avoir

fait confiance. Pour les Français, une consolation : l'excellente seconde place prise par le Breton de Paris, François Mahé. A cinquante et une secondes près, François Mahé remportait le Tour d'Espagne. On peut regretter aujourd'hui le stupide accident qui, au départ de la dernière étape, handicapa notre compatriote. Blessé à la face, François Mahé avait beaucoup de peine à respirer, il ne put ainsi attaquer Soler comme il avait l'intention de le faire.

MICHEL MACQUET, POUR LA QUATORZIÈME FOIS, VIENT DE BATTRE LE RECORD DE FRANCE

A Mantes-la-Jolie, Michel Macquet vient de battre le record de France du lancer du javalot. C'est la quatorzième fois que Michel Macquet améliore le record de France qu'il a amené de 64,60 mètres en 1954 à 83,86 mètres aujourd'hui ! Rappelons que le record du monde appartient à l'Américain Cantello, avec 86,4 mètres.



● **VENDREDI — DÉJÀ BRUMEL.** Sur les bords de la mer Noire, où la température est très douce, à Leselidze exactement, première grande réunion de la saison athlétique soviétique. Au saut en hauteur, Valéri Brumel a évidemment remporté la victoire avec 2,18 m (à deux centimètres de son record d'Europe), de-

vant le champion olympique Robert Chavlakadze, 2,11 m. Brumel confirme ainsi sa saison hivernale et son bond de 2,25 m, hauteur que jamais un homme n'a franchie avant lui. Il est à peu près certain maintenant que le jeune athlète soviétique améliorera cette année le record du monde du saut en hauteur que

détient le noir américain John Thomas. D'autres athlètes soviétiques se distinguèrent au cours de cette réunion : le champion olympique Rudenkov, 68,48 mètres au lancer du marteau et le lanceur de javalot Vladimir Kouznetsov qui réussit un jet de 81,44 mètres.

● Le boxeur tunisien poids welter Omarane Sadok est expéditif, il ne lui a fallu que 165 secondes, k.o. compris, pour en terminer, à la salle Wagram, avec l'excellent poids welter américain Hector Constance. C'est le huitième succès consécutif de Sadok. Nul doute que le jeune Tunisien est appelé à un brillant avenir dans cette catégorie.

● **SAMEDI — LE RUGBY (INTERNATIONAL) FRANÇAIS SE PORTE BIEN.** Il ne fallait pas compter que l'annulé partie à laquelle ont participé trente des meilleurs joueurs français de rugby apporte des enseignements aux sélectionneurs du XV de France. Ce match, Sélection nationale contre Équipe de Paris renforcée, avait pour intérêt, d'une part, d'offrir au public parisien de voir une dernière fois, en action, les équilibres du « Club France », et ils furent plus de cinq mille spectateurs à

Charlery à applaudir les gars de la « bande à Moncia » ; d'autre part, de rassurer les sélectionneurs sur la condition physique des candidats au prochain voyage vers la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

Aucune raison d'être inquiets, nos internationaux sont en forme et les cinquante et un points qui furent marqués sur le terrain de Charlery (six essais pour la Sélection nationale, cinq pour l'Équipe de Paris) en est la meilleure démonstration.

FAITES VOTRE CHOIX

Voici les plus importantes manifestations sportives de la semaine.

Judi 25 mai. Football, à Strasbourg : Real de Madrid-Sedan.

Vendredi 26 mai. Cyclisme : Tour des Pays-Bas (26 au 31 mai).

Samedi 27 mai. Auto, à Brescia : les Mille Miles (27/28).

Cyclisme : Tour de l'Oise (27/28). Football, à Vienne : Autriche-Angleterre.

Dimanche 28 mai. Auto, les 1 000 kilomètres du Nurburgring. Cyclisme, à la Piste Municipale : Grand Prix de Paris de vitesse. Football, avant-dernière journée des championnats de France, avec, en Division Nationale Racing-Rouen. Rugby, à Lyon : finale du Championnat de France.

Lundi 29 mai. Cyclisme : Grand Prix du Dauphiné Libéré (29 mai - 4 juin).

Mardi 30 mai. Auto, 500 miles d'Indianapolis. Boxe, à Londres : Hailu-Caldwell.



● **DIMANCHE. — ON NE CONNAIT PAS ENCORE LE CHAMPION DE FRANCE 1961 DE FOOTBALL.** C'était presque une finale de Coupe. Plusieurs milliers de candidats spectateurs pénétrèrent à Auteuil dans l'espoir de trouver « in extremis » le précieux carton leur permettant d'assister au match-phare de cette trente-quatrième journée du Championnat de France de football qui opposait le Racing de Paris à Monaco.

Les Parisiens du Racing, en véritables challengers, se sont battus et ont gagné, il est vrai, pour eux, il n'y avait pas d'autre solution. Battus, les Parisiens étaient condamnés à la seconde place : on ne reprend pas trois points à Monaco à trois journées de la fin du Cham-

pionnat. Il nous faudra attendre le 4 juin pour connaître le nom de l'équipe championne de France 1961 de football.

BEZIERS ET DAX EN FINALE

On connaît maintenant les noms des deux équipes finalistes du Championnat de France de rugby : l'A. S. Béziers et l'U. S. Dax, vainqueurs respectivement de Chambéry, par 11 à 5 et de Mont-de-Marsan, par 12 à 6. A qui sera remis, dimanche, à Lyon, le « Bouclier de Brennus », à Pierre Danos, de Béziers ou à Pierre Alabadojo, de Dax ? Aucune des deux formations n'a jamais été Championne de France, toutes deux ont

déjà disputé la finale, mais ont échoué devant Lourdes : Béziers, l'an dernier et Dax, en 1956. Quel que soit le résultat, nous aurons un beau Champion de France.

● Après le record de France de Michel Macquet, c'est encore un lanceur qui se distingue en ce début de saison athlétique. Le robuste Colnard vient de battre, au stade de Colombes — malheureusement désert — son record de France du lancer du poids, réalisant un jet de 16,61 mètres. En net progrès, Colnard doit attendre, cette saison, les 17 mètres.

Autre record de France, celui du saut à la perche, que Bernard Balastre vient de porter à 4,42 mètres. Les hommes de concours commencent bien la saison.



PROMOTION PILOTE 61

A dix-huit ans, J.-P. GOISBAULT fait son entrée dans l'équipe de France de basket

DEPUIS le numéro 45 de *Pilote* nous consacrons une partie de notre rubrique sportive à la présentation des sélectionnés de la « Promotion Pilote 1961 ». Pourquoi cette « Promotion » ? Nous avions constaté que le sport français est en plein raffermissement et qu'il ne se passe pas de semaine sans que se révèle ou se confirme un champion de moins de vingt ans. Ces garçons sont les Kopa, les Bobet, les Mencia de demain ; ils sont aussi vos camarades d'études, de travail ou de club, c'est pourquoi nous avons estimé qu'il était indispensable de vous les faire mieux connaître. Ils ont aujourd'hui vingt ans et moins (impératif de notre promotion : le sélectionné doit être né après le 1^{er} janvier 1941), demain ils seront peut-être le gardien de but de l'équipe de France de football (Marchetti n° 69), le capitaine de l'équipe de France de rugby (Gachassin n° 65), le champion olympique de ski (Killy n° 67), le successeur d'Anquetil (Jourden n° 76) et ce sera notre joie, tel à *Pilote*, d'avoir été les premiers, dans la presse des jeunes, à croire en ses grands espoirs du sport français. Aujourd'hui, vous allez faire connaissance avec notre quinzième sélectionné : le basketteur Jean-Pierre Goisbault.

NOS sélectionnés vont par paire. Nous avons Gachassin et Arnaudet, tous deux trois-quarts du glorieux XV de Lourdes, Margottin et Marchetti, qui furent partenaires dans l'équipe de football des espoirs français, Killy et Thérèse Bochatay qui portent tous deux le coq de l'équipe de France de ski ; aujourd'hui nous avons un tandem d'internationaux de basket : Michel Le Ray qui fut sélectionné le 2 février dernier et Jean-Pierre Goisbault qui vient de le rejoindre.

militaires au Bataillon de Joinville, et consigné par l'autorité militaire en raison des événements, a précipité un peu la sélection de Goisbault, mais il est à peu près certain que ce maillot de l'équipe de France, Jean-Pierre l'aurait revêtu rapidement.

Bien sûr également, Busnel et Buffières, responsables de l'équipe de France, n'ont pas beaucoup utilisé Goisbault à Belgrade ; c'était normal, mais, au contact de ces « anciens » : Beugnot, Christ, Dorigo et... Michel Le Ray,



Jeunes de l'équipe de France de basket : Le Ray (à gauche) et Goisbault, deux « sélectionnés Pilote ».

Etre retenu dans l'équipe de France est l'espoir de tout sportif, mais que cette sélection s'effectue à l'occasion d'une grande compétition internationale est un événement exceptionnel. C'est la merveilleuse aventure qui vient d'arriver au jeune Manceau Jean-Pierre Goisbault qui vient de participer avec l'équipe de France aux championnats d'Europe de basket-ball à Belgrade.

Bien sûr il est honnête de préciser que le forfait de Desgroes, Baillet, Vinson et Muguet,

Goisbault a beaucoup appris. A dix-huit ans, Jean-Pierre Goisbault (il est né à Beaumont-sur-Barthe le 22 janvier 1943), a tout son avenir sportif devant lui. Il vient d'entrer dans l'équipe de France par la grande porte ; il y a retrouvé son camarade Michel Le Ray (né lui, rappelons-le, le 9 février 1943). Le Ray-Goisbault, deux garçons de dix-huit ans, deux basketteurs de l'Ouest (Le Ray joue à Nantes, Goisbault au Mans), deux internationaux, un tandem dont on n'a pas fini d'entendre parler.



Un remeln coupe le-
du la main d'un
giant et le jete dans
l'Escaut. Ainsi naquit
Anvers (Antwerpen, de
hand : main, et ver-
pen : jeter), si l'on
en croit la légende...



ANVERS : Un grand port de mer au cœur de la Belgique



Un port vieux de dix-sept siècles

Les origines d'Anvers remontent à l'époque romaine. Repoussant la légende (voir dans la photo), de sérieux auteurs content que dès le III^e siècle, des pêcheurs et des paysans s'étaient fixés sur la rive droite de l'Escaut, à hauteur de la ville actuelle, sur un *aanwerp*, ou langue de terre s'avancant dans le fleuve. Et voilà que naît une nouvelle étymologie : d' « *Aan het werp* » serait né *Antwerp*...

Restons-en là. Ce premier établissement fut saccagé par les Normands en 836. Restauré au début du X^e siècle et fortifié, il devint une importante marche du Saint-Empire romain germanique. Les temps prospères viennent et le XIII^e siècle, marqué par l'éclosion de l'industrie drapière en Brabant, l'établissement des relations commerciales entre le Brabant, la Hollande, l'Allemagne et l'Angleterre, situe l'origine de la vocation européenne d'Anvers.

Voici quelques dates éloquentes : 1279, l'évêque de Cologne et celui d'Anvers établissent une convention relative aux péages sur le Rhin ; 1295, Anvers obtient le droit d'entreposage des laines anglaises ; 1313, des privilèges sont accordés aux marchands italiens et les premières galères vénitiennes arrivent à Anvers ; 1315, privilèges accordés aux marchands allemands cette fois, les relations avec la Hanse, ou ligue commerciale des villes de l'Allemagne du Nord-Ouest, se développent.

Vient le XVII^e siècle, qu'on nomma à Anvers le « Siècle d'Or ». Le port et la ville connaissent une prospérité extraordinaire basée sur le négoce de quatre produits de base : drap anglais, alun italien, épices indiennes et métaux allemands. Anvers, véritable entrepôt du monde occidental, qui compte plus de cent mille habitants, est la ville la plus peuplée d'Europe après Paris. On la nomme « la commune patrie de toutes les nations » et les marchands s'y groupent par origine : marchands anglais, hollandais, allemands, italiens, espagnols et portugais, pour ne citer que les principaux. Et revenons-en aux dates qui jalonnent cette constante évolution : 1501, arrivée du premier navire chargé « d'épices » aux Indes ; 1531, ouverture de la « Bourse » qui servira de modèle, plus tard, au London Exchange ; 1568, création d'une maison de la Hanse...

Las ! Les troubles politiques et religieux qui ravagent les Pays-Bas au cours de la seconde moitié du XVII^e vont acculer Anvers à la ruine ! C'est d'abord le traité de Munster qui, signé en 1648, consacre la séparation des Pays-Bas : ceux du Nord deviennent indépendants, ceux du Sud demeurent sous la coupe du roi d'Espagne. L'Escaut est fermé : Anvers se meurt et son commerce se déplace vers Amsterdam et Londres...

La ville réagit, s'industrialise pour vivre et se maintient jusqu'en 1792, date du Décret de la Constituante française rétablissant la liberté de navigation sur l'Escaut. Anvers respire, Anvers est sauvée !

C'est alors, en 1803, la visite du Premier Consul, Napoléon Bonaparte, qui fera ensuite du port une base navale de l'Empire. En 1811, est inauguré le premier bassin, le bassin Bonaparte, suivi en 1813 du bassin Guillaume. Après la chute de l'Empire, la réunification des Pays-Bas, de 1815 à 1830, servira grandement Anvers qui

Comme il y a 350 ans (cette gravure), les bateaux de haute mer pénètrent toujours jusqu'au centre de la ville.



nouera, grâce à l'importante flotte commerciale néerlandaise, des relations suivies avec les diverses colonies africaines et orientales.

1830, l'indépendance conquise par la Belgique va-t-elle remettre la prospérité d'Anvers en question ? Les communications avec le Rhin sont bloquées et le régime de l'Escaut reste précaire. Enfin, un traité hollando-belge règle, en 1839, cette épineuse question et, à partir de 1860, le port d'Anvers va creuser ses bassins et s'étendre tout au long de l'Escaut.

A la veille de la guerre de 1914, le grand port a retrouvé toute l'importance qu'il avait connue en d'autres temps : à l'époque de la Hanse. Sitôt la Belgique libérée, Anvers recommence à gagner le long de l'Escaut, en direction de la mer. En 1937, c'est pour le port l'année record du trafic maritime des marchandises, avec plus de douze mille navires et 28,3 millions de tonnes !

1940. Nouvelle pause. Par chance, Anvers sort quasi intact du nouveau conflit et, dès 1944, suppléant à la carence des ports français et hollandais, occupés ou détruits, Anvers devient la grande base alliée.

Reprenons les aspects de cette étonnante relance. 1945-1946 : Anvers demeure la seule voie valable pour l'introduction en Europe des matières premières nécessaires aux industries renaissantes. 1947 : les niveaux d'importation des meilleures années d'avant guerre sont atteints. 1951 : le record de 1937 est dépassé avec 29 millions de tonnes, et le grand port pétrolier de 54 hectares est inauguré. En 1957, seize mille navires entrent dans le port.



Le port d'Anvers poumon du Benelux

Aujourd'hui, Anvers compte 27 bassins pour une surface d'eau de 462 hectares, avec 5 grandes écluses maritimes, 79 hectares de hangars et 800 kilomètres de voies ferrées !

Les quais d'Anvers ? On n'en voit jamais le bout. Hérisés d'appareils de levage, de grues, de ponts transbordeurs, jalonnés de pontons, on y manie tout : charbon, potasse, minerais, grains, fruits, marchandises diverses, machines, wagons et locomotives, automobiles, etc...

Et cette multitude d'allèges, de péniches, qui vident en un temps record les énormes cargos. Il y a les grains, disons-nous. Anvers est peut-être le plus important centre de répartition des grains d'outre-mer ravitaillant, outre les industries belges, de l'alimentation, dans une large mesure celles d'Allemagne, du Nord de la France et de la Suisse. Pour ce faire, Anvers dispose de 21 élévateurs flottants à aspiration pneumatique dont la capacité moyenne de transbordement est de 200 tonnes à l'heure.

Côté pétrole... Anvers a été le premier port continental à importer des produits pétroliers, cela se situait en 1861. Depuis, on reçoit les plus gros pétroliers et on raffine sur place environ 950 000 tonnes de pétrole brut par an.

Les denrées périssables connaissent les installations frigorifiques du bassin Albert. Tout y passe, depuis les viandes, le beurre, les œufs, le poisson, jusqu'aux fruits et légumes exotiques. Et tout cela file ensuite par wagons frigorifiques, dont le nombre dépasse 500.

Et les exportations de potasses venues d'Alsace et de la France de l'Est ? Le trafic actuel atteint presque un million de tonnes par an.

L'Escaut est large et calme... Il sépare pourtant Anvers de la mer, d'environ 90 kilomètres. Mais les marées y sont telles que les plus gros navires peuvent venir, jusqu'à l'intérieur des terres, chercher l'abri et se soumettre aux installations du port. On débouche dans l'Escaut, soit par la passe de Wielingen, soit par l'Oostgat, au long de l'île de Walcheren. Et cela, de jour comme de nuit.

Il y a du monde dans les passes et sur l'Escaut ! Deux cent soixante-dix lignes de navigation utilisent Anvers à l'entrée comme à la sortie. Il le faut bien, pour alimenter cette immense plaque tournante, ce cœur qui répartit l'énorme tonnage qui lui échoit sur les canaux tant belges que hollandais, formant le réseau d'eaux intérieures le plus dru du monde, sur un ensemble ferroviaire et routier totalisant des milliers de kilomètres de longueur.

Voir notre pilorama en pages suivantes

Pilote

HENRI DIMPRES.

(A) ALLEE : Bâti-
ment où l'on
amène le
navire ou par les
quel est également
(B) BASSIN : Excavation
afin de recevoir les navires.
(D) DARSE : Synonyme
de bassin, on dit aussi de
terramée.

A - ANVERS

(A) L'Escaut, que l'on nomme aussi « la rade » dans sa traversée du port d'Anvers. (B1) Port pétrolier. (B2) Port commercial. (C1) Installations pétrolières et industrielles nord. (C2) Installations pétrolières sud. (D) La ville.

B - INSTALLATIONS PORTUAIRES

(1) Ecluse Frédéric. (2) Bassin. Canal B2. (3) Bassin-Canal B1. (4) Septième Darso. (5) Bassin d'évolution A. (6) Sixième Darso. (7) Mouillage pour pétroliers de fort tonnage. (8) Port pétrolier. (9) Bassin industriel. (11) Bassin Léopold. (12) Quatrième Darso. (13) Cinquième Darso. (14) Troisième Darso. (15) Bassin Albert. (16) Deuxième Darso. (17) Bassin pour allèges. (18) Première Darso. (18.1) Bassin Américain. (19) Bassin Lefebvre. (20) Bassin de Strasbourg. (21) Canal Albert. (22) Bassin aux Bois. (23) Bassin du Kattendijk. (24) Bassin de la Campine. (25) Bassin Asia. (26) Bassin Bonaparte. (27) Bassin Guillaume. (28) Bassins de batelage du sud. (29) Ecluse du Kruisschans. (30) Ecluse Baudouin. (B1) Le port pétrolier.

C - PORT COMMERCIAL

(B2.9) à gauche : magasins pour produits azotés et cales sèches. (11) à droite : ponts transbordeurs. (14) à droite : magasins à fruits, à gauche : nitrates et sels de potasse. (15) à gauche : magasins frigorifiques. (19) à gauche : magasins à grains. (23) à gauche : cales sèches. (25) chais à vin.

(C1 - 31) Installations pétrolières. (32) Installations industrielles.

D - LA VILLE

(33) sous l'Escaut : tunnel pour automobiles. (34) tunnel pour piétons. (35) le Steen, musée de la Marine. (36) l'hôtel de ville. (37) la cathédrale. (38) la grotte-ciel. (39) Zuidstation. (40) gare de marchandises Anvers-Sud. (41) gare de marchandises Anvers-Kiel. (42) armes de la ville d'Anvers.

E - grossissement des écluses du Kruisschans et Baudouin.

F - Déchargement à quai d'un cargo. (43) Grues. (44) Voies ferrées. (45) Marin. (46) Decker. (47) Remorqueur du port d'Anvers.

G - Déchargement sur allège. (48) Cargo. (49) Ponton-grue. (50) Allège.

H - Un pétrolier moderne (38 000 tonnes). (51) Château arrière réservé à la navigation. (52) Cales à pétrole. (53) Gaillard d'avant : logement de l'équipage et navigation.

I - Déchargement de grains. (54) Silo. (55) Grues spéciales. (56) Cargo. (57) Ponton-grue alimentant les allèges. (58) Allèges. (59) Navire de la hanse anversoise du XVI^e siècle ; les principaux pavillons fréquentant Anvers (chiffres de 1958). (60) Britannique : 17,2 %. (61) Hollandais : 12,9 %. (62) Allemagne occidentale : 16,5 %. (63) Norvège : 12,9 %. (64) Suède : 7,9 %. (65) Belgique : 5,2 %. (66) France : 5,5 %.



LEXIQUE

LEGE : Bâtiment destiné, autrefois, à l'allégement d'un navire
utilisé couramment pour amener des marchandises le long d'un
ou pour les recevoir en transbordement. Le nom d'« d'allèges »
viendrait même des péniches.

ASSIN : Excavation pratiquée dans le terrain et remplie d'eau
pour recevoir les navires.

ARSE : Synonyme de bassin — généralement de grandes dimen-
sions dit aussi darse pour un bassin ordinaire surtout en Méditer-
ranée.

(E) ECLUSE : Dans les ports,
les écluses sont des passes
étroites donnant accès aux bas-
sins. Dans les ports à marée,
elles sont à deux portes et fer-
ment un sas, afin de maintenir
le niveau d'eau.

LE PORT D'ANVERS



JEU DES CANNIBALES



AVRIL
Le poisson

Attention!

Voici le personnage que vous auriez dû reconstituer avec trois des images contenues dans les Boîtes de CREME DE GRUYERE ENTREMONT, et collées sur une carte postale adressée, avant le 30 avril 1961, à ENTREMONT, BP 29 à ANNECY, pour que votre classe puisse gagner l'un des 40 prix (voir Pilote n° 63, du 5-1-61), offerts chaque mois à toutes les Ecoles de France.

Vite, trouvez dans les images d'ENTREMONT, le personnage qui représente le mois de MAI, collez-le sur une carte postale avec le nom et l'adresse de votre classe et de votre école et expédiez-le à ENTREMONT, BP 29 à ANNECY. Et gagnez grâce aux

CRÈMES DE GRUYÈRE



Voir p. 31 liste des gagnants du mois dernier ayant reconstitué le personnage ci-dessus.



la grande marque

*des photos
qui parlent
et qui vivent...*

*La
perfection
dans la
simplicité*

Quel étonnant relief!
Quelle remarquable netteté!

Vous les réussirez "à coup sûr"
avec



ULTRA-FEX
6x9

"L'appareil des Jeunes"

Avec le FLASH FEX à condensateur, vous pourrez opérer en toute saison, même de nuit et à l'intérieur.

ULTRA-FEX **29,75 NF**
FLASH FEX **19,50 NF**

En vente chez les Spécialistes FEX

Demandez notice
U 91 et appareil
miniature gratuits

INDO 43, Rue des Cuillottes
LYON 7^e



- Appareil Brownie Flash
12 photos 6x6
- Kodak Flash C
à condensateur
- Pile 22,5 v
- Lampes-éclair PF1
- Bobines Kodak
Verichrome Pan

58 N.F.

Prix broché dans les
magasins KODAK-PATHÉ

le coffret Brownie Flash



*la panoplie
du parfait
reporter !*

cadeau photo
cadeau...

Kodak

CRÉATION PUBLICITÉ KODAK - Ségla

SOYEZ AVEC KODAK, LE REPORTER DE VOTRE FAMILLE

Le roman vrai des bandes dessinées LA MÉNAGERIE DE BENJAMIN RABIER

Une grande enquête de Remo Forlani

GÉDÉON LE
CANARD ÉTAIT, À LUI
SEUL, AUSSI FÉROCE QUE
TOM, JERRY, SYLVESTER
ET WOODY WOODPECKER
RÉUNIS !!!!



3

Scénariste de cinéma, homme de radio-télévision et créateur de « P'tit Pat », Remo Forlani a entrepris de vous raconter la véritable histoire des bandes dessinées... Après vous avoir fait visiter le paradis des images d'Épinal et vous avoir présenté Tapffer (M. Jabot) et Colomb (Fenuillard, Cosinus, Camember), il présente aujourd'hui « La ménagerie Rabier ».



Il était une fois un grand écrivain qui se nommait Jules Renard. Il écrivit un jour un recueil d'histoires dont les héros étaient des animaux. Ce livre aurait pu s'appeler le « Roman de Renard » ; le titre étant déjà pris, son auteur l'intitula tout simplement : « Histoires Naturelles ».

Cet ouvrage pour les grands était illustré d'images qui semblaient avoir été conçues pour les petits. Des images signées Benjamin Rabier.

déon », par M. Rabier lui-même. J'ai perdu le souvenir de son visage (j'ai perdu aussi l'exemplaire de Gédéon en question)...

Ce que je n'oublierai jamais, par contre, c'est la dextérité, l'aisance, avec laquelle cet homme souriant dessina durant des heures des petits canards au stylo.

Né dix ans après les Fenuillard, Gédéon était un canard au plumage jaune citron. De tous les animaux à plumes et à poils nés du crayon de Benjamin Rabier, c'était lui le plus intelligent (entendez, le plus farceur). Gédéon n'avait pas son pareil pour jouer des tours (pendables) aux ennemis de la basse-

Gédéon était aussi féroce à lui seul que Tom, Jerry, Sylvester et Woody Woodpecker réunis.

JEANNOT-LAPIN

Autre vedette de la « ménagerie Rabier » : Jeannot Lapin ; un lapin qui raconta ses mémoires tout comme Cadichon, l'âne de la comtesse de Ségur. Un lapin qui avait un goût démesuré pour la liberté ; ses parents le séquestrèrent dans le terrier familial ; grâce à un bâton de dynamite, Jeannot parvint à dégrader la pierre qui obstruait l'entrée du terrier. Le voilà libre... Que de tours ne va-t-il pas jouer ?

Volant les ballons d'un marchand ambulant, il devient astronaute ; il fume la pipe, fait des niches aux autres animaux. Juste châtiment : comme il se cache parmi les blés dorés d'un champ, il se fait couper les oreilles, etc.

Toutes les méchantes farces, Jeannot les joua. Mais, à la fin de cette histoire (éditée en 1913), la morale sera sauve. Comme dit le lapin, repentant, pour conclure : « Dites-vous que Jeannot-Lapin mourrait de douleur et de honte s'il voyait une larme perler aux yeux de sa maman... »

Benjamin Rabier n'utilisa guère les ballons. C'était encore un imagier. Ses animaux ne parlaient pas. Ils n'avaient rien d'humain, si ce n'est leur comportement, leurs idées diaboliques.

Dans la plupart de ses histoires, les êtres humains ne jouaient que des rôles de second plan ; la fermière, le gamin (style « poil de carottes »), n'étant en fait que des figurants.

En plus de ses Gédéon, albums fastueusement imprimés par le sévère éditeur de livres classiques Garnier, Benjamin Rabier publia des livres de contes : « Contes de l'Ours Brun », « Contes du Lapin Vert », « Les Aventures d'une souris verte », « Jimmy », « Tom-Tom, le lutin de la



Le pélican de Benjamin Rabier cache dans son goitre Gédéon, le petit canard astucieux et farceur qui était pourchassé par le lion.

Né en 1869, à La Roche-sur-Yon, Benjamin Rabier est mort dans l'Indre en 1939. L'un de ses premiers livres, « Tintin-Lutin », fut publié en 1898. En 1916, il signa un « Flambeau, chien de guerre ».

Grand spécialiste des drames de la basse-cour et de l'étable, Benjamin Rabier devint célèbre grâce à un fromage. C'est lui qui a dessiné la tête de « La Vache qui rit »...

GÉDÉON, LE PETIT CANARD

Je me souviens, étant enfant, avoir attendu des heures dans un grand magasin afin de faire dédicacer un exemplaire des « Aventures de Gé-

cour. Gédéon, ou la « terreur des renards, des chats et des chiens ».

Gédéon visita l'Afrique, il se maria, il fit du ski, il devint « grand manitou » ; il fut même la vedette d'un album à colorier « La Ferme de Gédéon ».

Dessinateur de ce qu'il est convenu d'appeler « la belle époque », Benjamin Rabier usait largement de toutes les trouvailles cruelles qui font les délices des « fans » des dessins animés américains. Dans ses albums, à chaque page, des chiens se faisaient allonger au moyen de poulies, des renards étaient réduits à l'impuissance grâce à des culottes de plâtre, des chats se voyaient pendus par la queue, les oreilles, les moustaches.



Jeannot-Lapin est, lui aussi, une création de Benjamin Rabier : il raconte ses mémoires à la manière de Cadichon, l'âne de la comtesse de Ségur.

Une histoire sans parole de Benjamin Rabier, intitulée : « Artillerie nutritive » ; les animaux jouent pour Rabier un rôle prédominant, les hommes n'intervenant (exceptionnellement) que comme éléments de décor ou figurants.

forêt », « Azor et Mistigri », et une foule d'histoires sans paroles dans les journaux de son temps. Il illustra aussi les Fables de La Fontaine et une édition proprement monumentale de Buffon.

En 1919, il fit même du dessin animé, adaptant pour l'écran son histoire de « Caramel » — un singe, je crois — créé par lui en 1904.

Combien d'animaux dessina M. Rabier ? Bien malin qui saurait répondre à cette question. Son œuvre compte autant de pensionnaires à poils, à plumes ou à écailles que l'Arche de Noé.

UN BUFFON POUR RIRE

Si Benjamin Rabier a consacré le meilleur de son art et de son temps à nos amis de tous les jours — chien, chat, lapin ou canard — il a aussi « tiré le portrait » du Jabiru, du Surikate, de l'Encouberty et des Tatous à trois, huit et douze bandes.

Il y a plusieurs générations de Français qui ne peuvent

voir un canard sans penser aussitôt « Gédéon » !

Benjamin Rabier ou « le Buffon pour rire ».

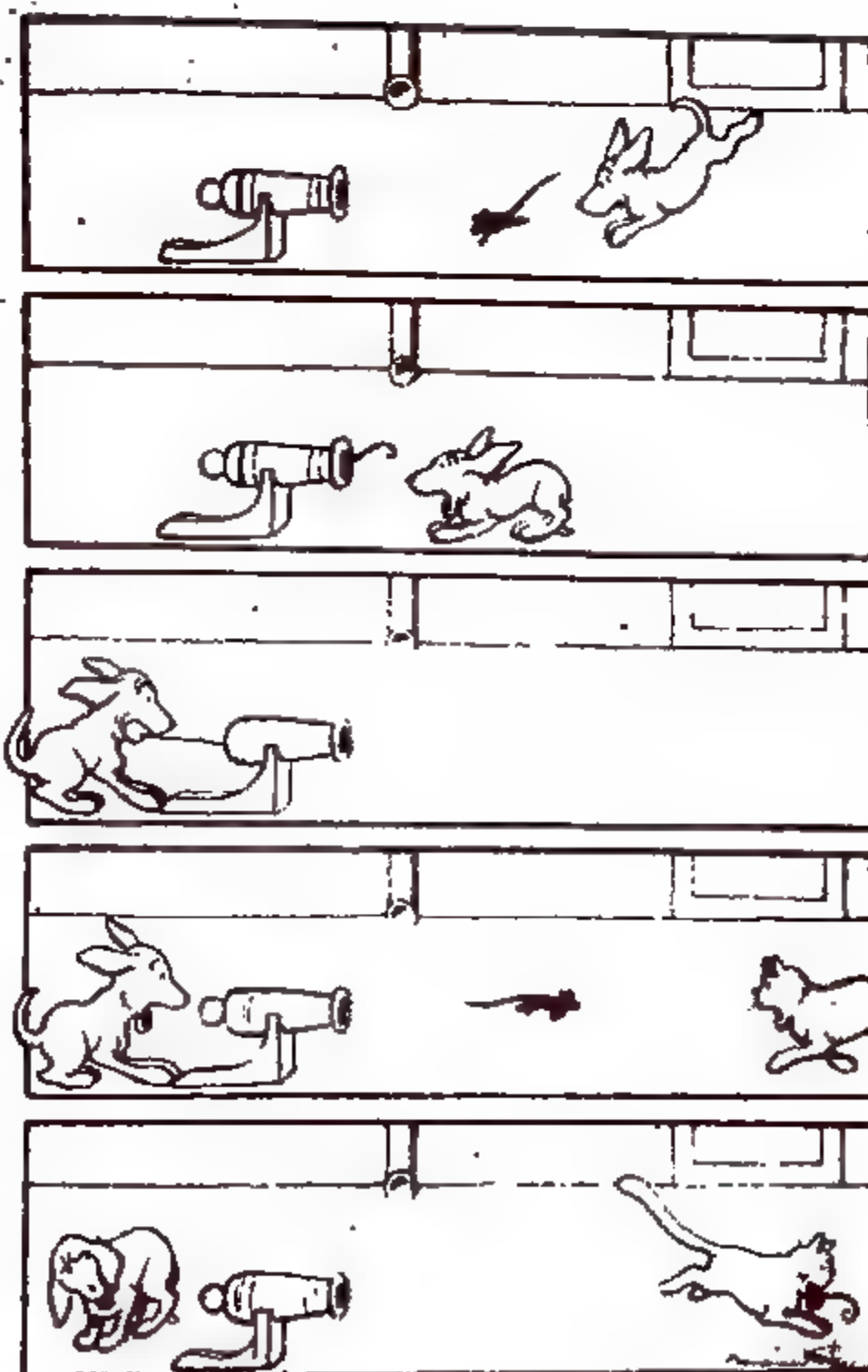
Si sa signature voisinait dans les numéros de « L'Ecolier Illustré » avec celle de Poulbot et de Pinchon (le futur créateur de Bécassine), maintenant les ouvrages reliés toile rouge et dorés sur tranche de Benjamin Rabier voisinent chez les antiquaires avec ceux de Job (le grand spécialiste de l'épopée impériale) et de Hansi (l'imagier alsacien au patriotisme joyeux et féroce).

Benjamin Rabier ou « le cartonniste de la belle époque ».

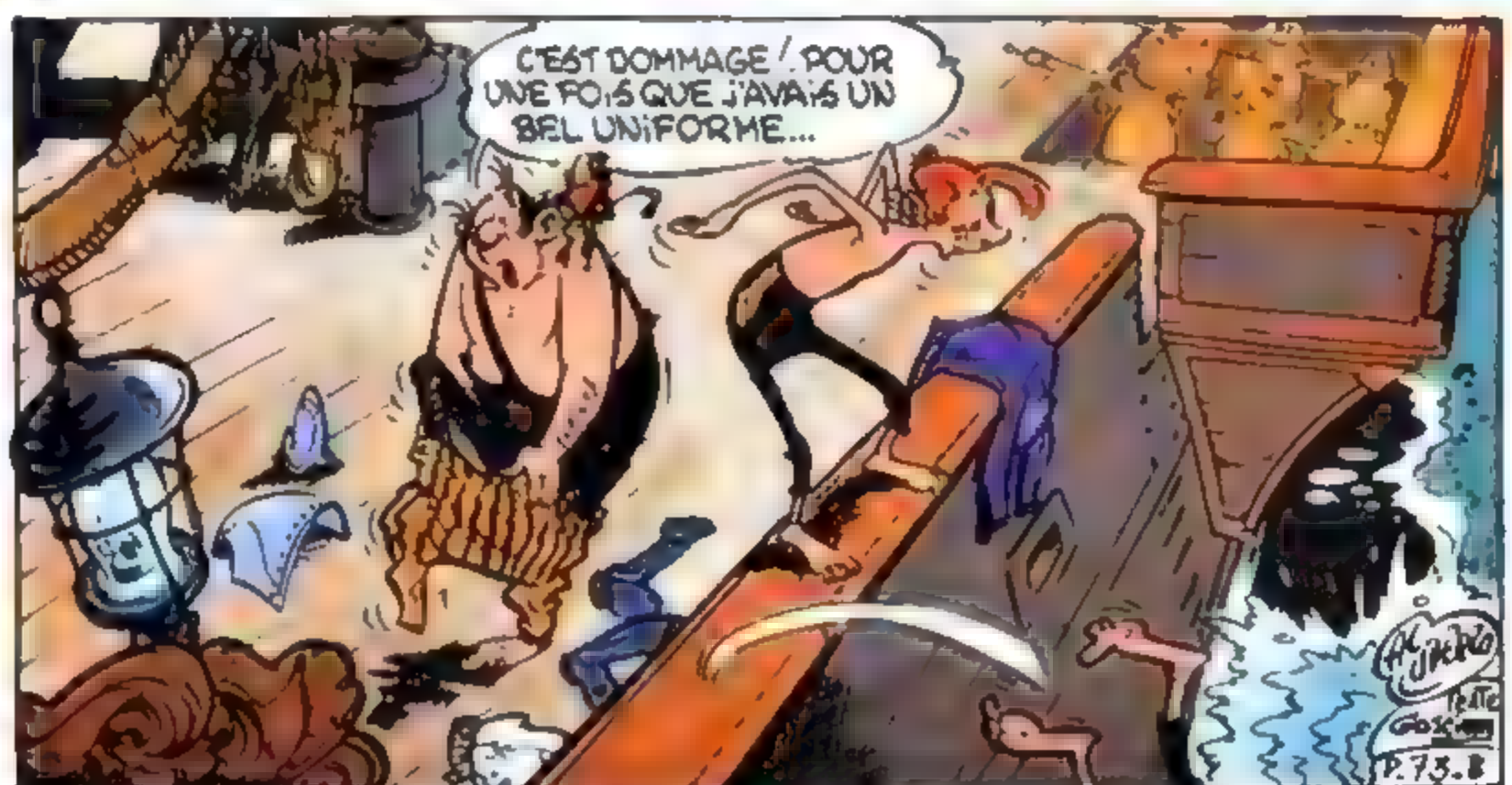
R. F.

Notre prochain article :

M. Outcault,
le créateur de
Yellow Kid et C°...



ARTILLERIE NUTRITIVE

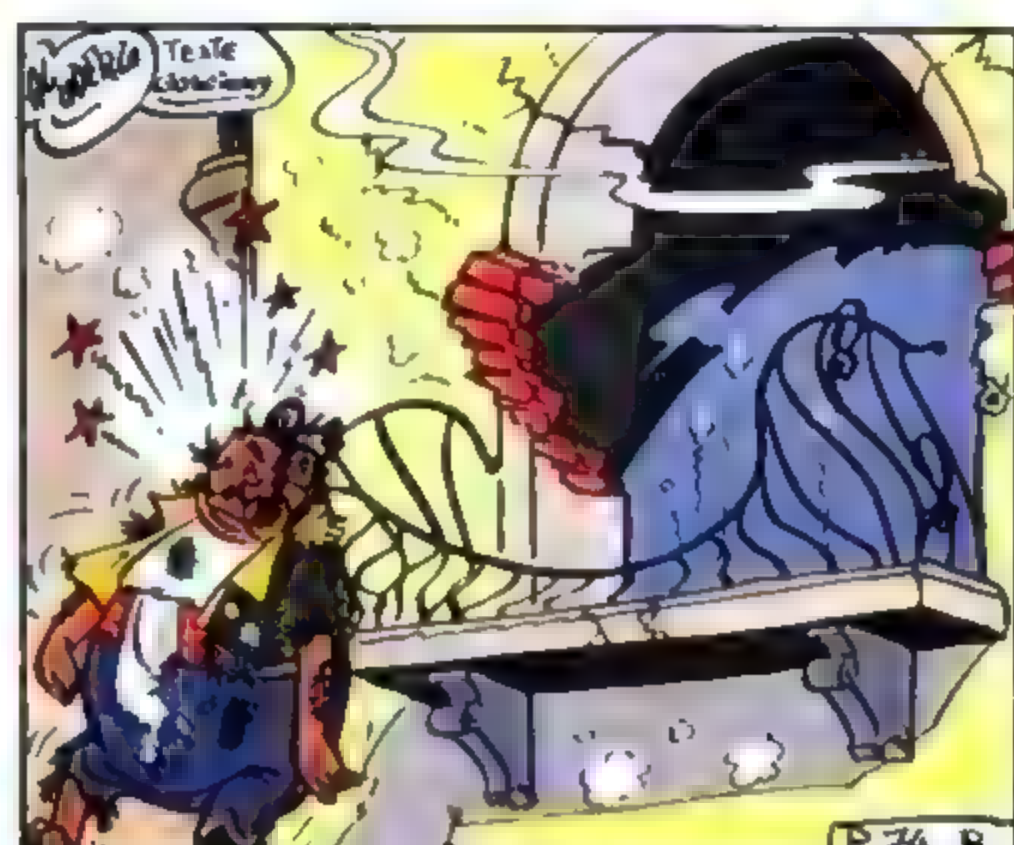
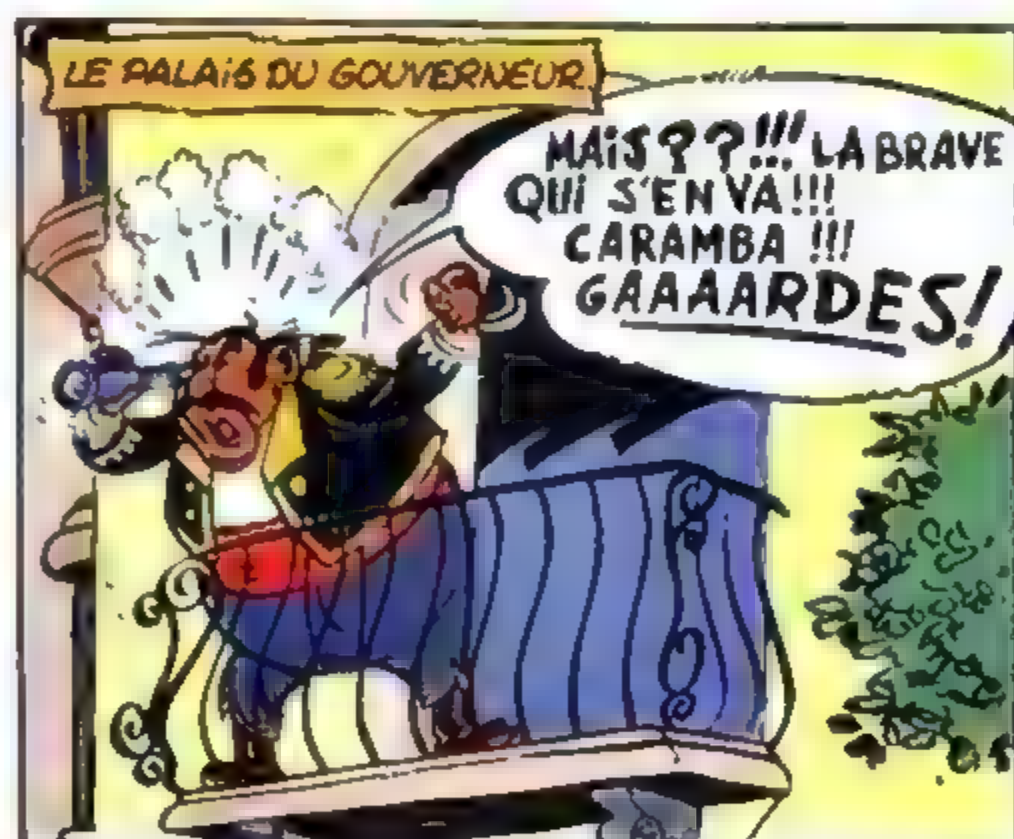
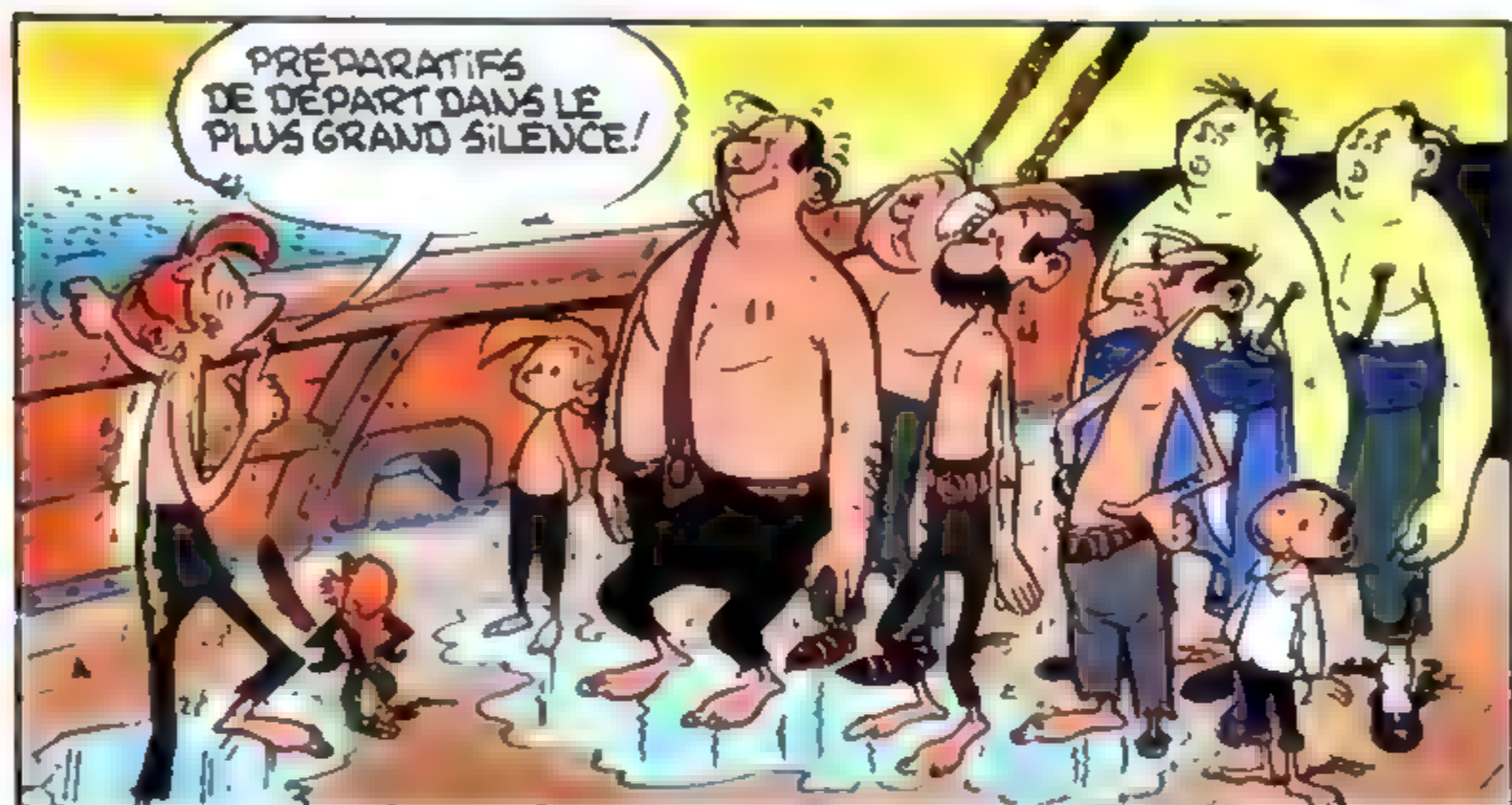
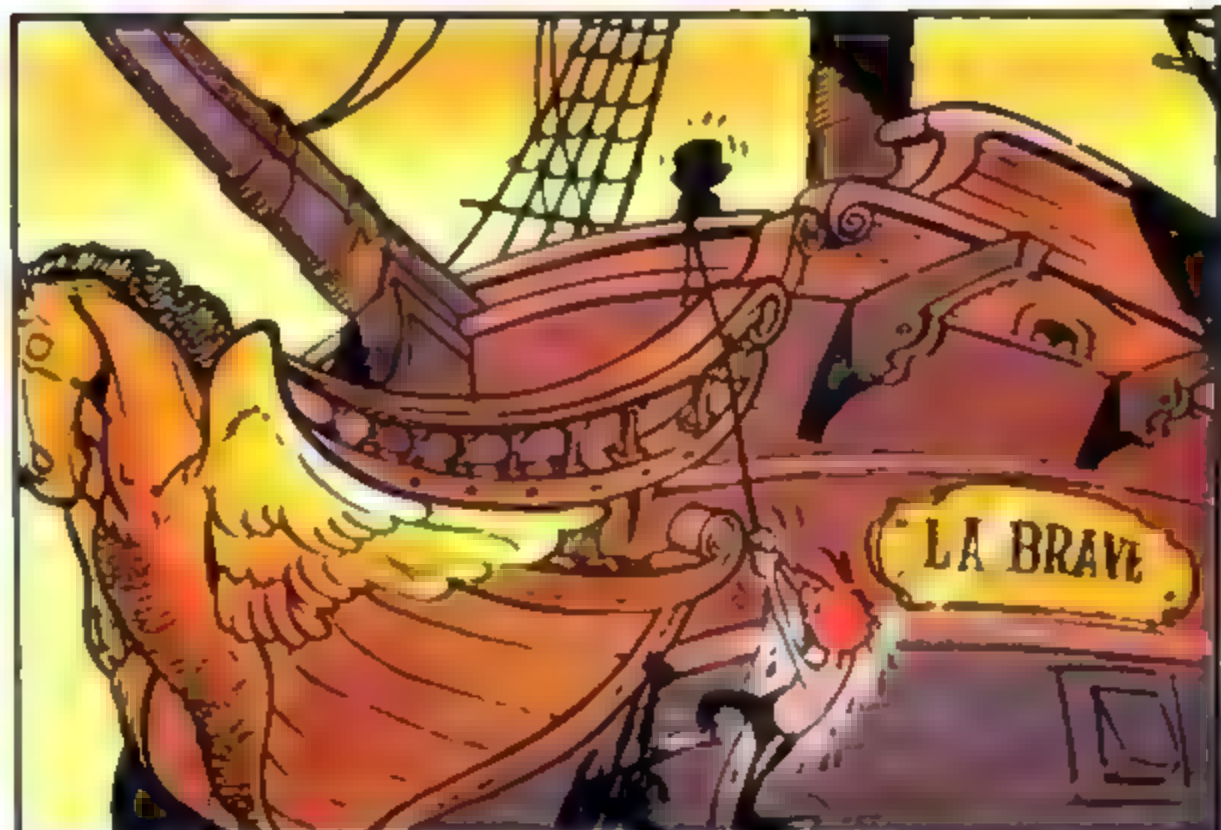


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. Condamnés aux galères par le gouverneur d'une île espagnole, nos corsaires se procurent des uniformes et rassemblent l'équipage.





SYNERGIE 654/207

C'EST LE CONFORT SANS SOUCIS EN SAC DE COUCHAGE

SPECIAL CONCOURS

Participez au Grand Jeu du Campeur Sans Soucis... gagnez une "caravane-Camping" parmi de nombreux prix de valeur. Allez voir chez votre spécialiste "Camping" les nombreux sacs de couchage NYLON garnis TERGAL* et profitez-en pour retirer votre bulletin de participation. Si vous n'avez pu vous le procurer demandez-le à : Société RHODIACETA - Service Publicité TERGAL*, 5 et 7, Avenue Percier, PARIS 8*



NYLON
GARNI
TERGAL*

*marque déposée



Chaque Semaine
GRÂCE À SES JEUX
Spontex
distribue
25 Kodak Brownie Flash
100 paquets de Cartes de Visite

Comment participer aux Jeux Spontex

Du 1er Mai au 31 Décembre 1961, chaque semaine, 25 appareils KODAK "Brownie Flash" et 100 Paquets de cartes de visite seront répartis entre les participants et attribués aux auteurs des 125 meilleures réponses de la semaine.

La répartition des prix sera faite chaque semaine au prorata du nombre de réponses reçues dans chaque série.

Ces Jeux figurent sur des grilles-clés semblables à celle-ci, qu'il suffit de remplir ou de recopier pour concourir à la répartition hebdomadaire du trésor Spontex.

Dans chaque série, le classement établi par un jury présidé par Alain SAINT-OGAN tiendra compte de l'exactitude des réponses, du soin, de la présentation et du côté artistique de l'envoi. Les décisions du Jury seront sans appel. Pour départager les ex-aequo éventuels, il leur demandera de réaliser un dessin.

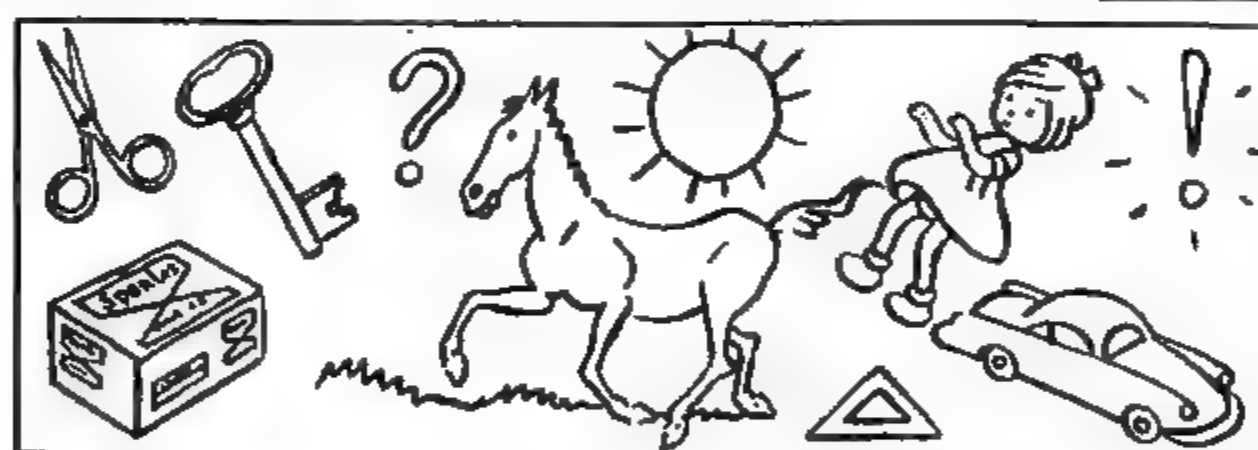
Les éléments nécessaires au classement des réponses ont été déposés chez Maître Lesage, huissier, 23 rue de Cléry à Paris. En nous envoyant une réponse chaque semaine d'ici le 31 décembre 1961, vous pourrez concourir à plusieurs répartitions de cadeaux.

Voici notre jeu :

Alain SAINT-OGAN a dessiné pour vous ces 10 objets.

Imaginez une histoire dans laquelle ils seront tous utilisés par un ou plusieurs personnages de votre invention. Ecrivez cette histoire aussi lisiblement que possible dans le cadre ci-contre. Nous vous demandons de rédiger l'histoire la plus vraisemblable, la plus gentille et la plus courte (qualités dont tiendra compte le Jury).

Demandez d'autres jeux à votre dépositaire Spontex



Bulletin-réponse à découper et à envoyer à : Jeux Spontex, 21, rue Saint-Lazare - Paris 9*

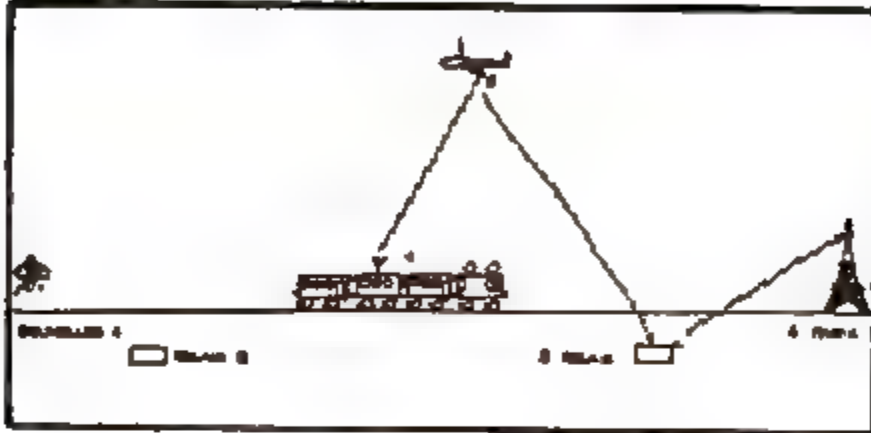
Nom _____
Prénom _____ Age _____
Adresse _____
Ville _____
Dép' _____

Nom et adresse de votre fournisseur
Bulletin de SPONTEX

Collez ici :
le dessin "Surfaces pe-
hes" ou "Pour l'émulation
un coup de Spontex" que
vous trouverez sur les em-
ballages Spontex "répon-
se" ou "gros nettoyage"
(ou bien dessinez le, le
mieux possible, et collez
ici votre dessin).

Paris - Amiens - Arras - Lille - Bruxelles - Liège - Luxembourg - Paris

UN "TRAIN DE L'AMITIÉ" POUR FÊTER LES 30 ANS DE RADIO-LUXEMBOURG



Un avion servira de relais entre le train et les émetteurs.

LE 29 mai prochain, Radio-Luxembourg fête son 30^e printemps. Pour célébrer cet anniversaire, la grande station, amie de « Pilote », lance l'opération « 30 ans d'amitié », laquelle commence le 28 par une émission spéciale au cours de laquelle seront choisis les quelque trente invités qui participeront au grand voyage du lendemain...

En effet, le lendemain, un train spécial quittera Paris, traversera la France, la Belgique, fera étape à Luxem-

bourg et rejoindra Paris (par un chemin différent) le soir même...

Au cours du voyage, les amis de Radio-Luxembourg apprendront, sur le quai des gares, à connaître les paroles et la musique d'une chanson nouvelle qui a pour titre « Le train de l'amitié ».

Mais ce n'est là qu'un modeste aspect de cette fête de l'amitié et de la fidélité. Écoutez bien Radio-Luxembourg jusqu'au 29 mai et vous découvrirez les surprises qui se préparent pour vous...

● Horaires de passage du « train de l'amitié » : 8 h 03, départ de Paris-Nord ; 9 h 15-9 h 50, arrêt à Amiens ; 10 h 30-10 h 55, arrêt à Arras ; 11 h 30-12 h 33, arrêt à Lille ; 14 h-14 h 42, arrêt à Bruxelles ; 15 h 45-16 h 15, arrêt à Liège ; 18 h 30-20 h 45, arrêt à Luxembourg (visite des studios et T.V., dîner-buffet) ; arrivée à Paris, le 30 mai, à 1 h 11 du matin.

Avec eux, plus de cinquante vedettes, animateurs et techniciens, ces derniers devant être particulièrement « calés », car la transmission de certaines émissions à partir du train même constitue une merveille de réalisation technique.



Pierre-Louis Moy a vécu

15 jours merveilleux

en compagnie de

FERNANDEL

L'HEUREUX vainqueur du grand concours Pilote « Dynamite Jack » a eu la chance de vivre pendant 15 jours près de son idole Fernandel, vedette du premier grand western français dont le tournage vient de s'achever à Saint-Antonin, près d'Aix-en-Provence. Pierre-Louis Moy avait pris la route du Midi en compagnie de Pierre Gallois, chef de notre service propagande et de George Fronval, conseiller technique du film. Des son arrivée à Saint-Antonin, il fut présenté (en tenue de cow-

boy authentique) au metteur en scène M. Bastis qui lui expliqua les différentes techniques cinématographiques et précisa les phases du tournage en cours. P-L. Moy prit place alors derrière la caméra et assista aux diverses séquences mettant aux prises Fernandel et les mauvais garçons de l'endroit. Notre jeune vainqueur du concours Dynamite Jack garde un souvenir impérissable de ces vacances et attend avec impatience la sortie du film pour s'admirer à l'écran. Nous avons un lecteur vedette !

"Pilote" offre mille ENTRÉES GRATUITES AU XXIV^e SALON DE L'AÉRONAUTIQUE !



MILLE invitations gratuites vous attendent à « Pilote », 31, rue du Louvre. Elles intéressent principalement nos amis de la région parisienne et particulièrement ceux d'entre eux qui sont passionnés par l'aviation... Ces invitations, nous avons décidé de les réserver en priorité à nos lecteurs les plus fidèles, à ceux qui sont détenteurs du Carnet de Bord. Il leur suffit de nous écrire en mentionnant sur leurs enveloppes ces deux mots « Salon Aviation » et en spécifiant, sur une feuille de papier : leur nom, leur prénom, leur âge et leur adresse. Par retour du courrier, nous leur enverrons un billet d'entrée — gratuit, répétons-le — qui leur permettra d'entrer au XXIV^e

Salon de l'Aéronautique...

Ces invitations, ces billets, ils sont ici en notre possession : ils nous ont été donnés par M. Yvon Chotard, Directeur des Editions France-Empire, qui est un des plus solides supporters de « Pilote » : « Notre collection aviation est l'une des plus complètes qui soient, nous a-t-il dit, elle doit passionner vos lecteurs. C'est pourquoi je suis heureux de leur offrir ces mille entrées gratuites au « Salon » : bien plus, je suis prêt à mettre cent livres d'aviation, tirés de ma collection, à leur disposition... »

C'est ainsi que nous sommes en mesure de vous dire : mille invitations attendent ceux qui écriront les premiers et, parmi

ceux-ci, un sur dix recevra comme cadeau un livre de son choix sur les trente-deux titres d'aviation, publiés à « France-Empire » : (« J'étais pilote de Hitler », « La postale de nuit », « L'aventure du Comet », « L'aventure astronautique », « Boeing, le géant », « Un pilote quelconque », « Face aux soucoupes volantes », etc.)

« Pilote » sera présent au Salon de l'Aviation... Nous vous attendons tous les jours au stand du journal « Aviation-Magazine » (tente n° 4) et plus particulièrement le dimanche et le jeudi, où vedettes et pilotes se prêteront aux séances de démonstrations que vous aimez ! Rendez-vous au Bourget !

TANAKA WAKAN (Taureau puissant) VOUS ATTEND dans le Nord...



TANAKA WAKAN (Taureau puissant) inaugure aujourd'hui 25 mai une véritable exposition indienne qui, pendant trois jours, se tiendra à Lille, au « Vieux Sâchem », 65, rue Esquermoise. Cette exposition, patronnée par « Pilote » et « Nord-Matin », va transformer la capitale du Nord en un domaine du « Far West » ; elle est parfaitement dans la ligne de « Pilote » qui depuis toujours ne cesse de vous apporter un reflet fidèle de ce que fut (et reste encore) ce territoire fabuleux. Nous devons cette exposition au « Blue-Jeans Lee », le véritable blue-jeans américain, orfèvre en matière de cow-boys et d'indiens ; ils exposeront d'ailleurs tout ce qui a trait à cette nouvelle tenue qui séduit tant les jeunes et dont certains ignorent encore les caractéristiques : pantalons de cheval et de travail, originaire du Texas, un bon blue-jeans doit, selon les spécialistes de la firme « Lee » : être chaud et imperméable au vent, taillé de telle sorte que la ceinture ne bouge pas ; ses coutures doivent être extrêmement solides ; les rivets de cuivre doivent murer la selle du cheval ; ourlets et coutures doivent être repassés afin d'éviter les frottements qui pourraient, à la longue, blesser le travailleur ou le cavalier...

L'ELECTION DU GRAND SACHEM

Grâce à « Pilote », à « Lee » et à « Nord-Matin » nos amis de Lille pourront admirer au « Vieux Sâchem » une quinzaine de mannequins revêtus de tenues authentiques : chercheurs d'or, trappeurs, chefs et guerriers indiens ; trois selles de cow-boys, des arcs, des flèches, des colts, des « winchesters », des tambours de guerre, des calumets de la paix.

Enfin, les jeunes Lillois pourront élire le Grand Sachem de la région de Lille... Peut-être l'un de vous portera-t-il ce titre qui lui vaudra d'être reçu au siège social de « Nord-Matin » par l'état-major de ce grand journal ami. Comment gagner ce titre ? En sachant répondre aux questions qui vous seront posées sur l'exposition « Lee », sur le Far West, sur son histoire.

Votre ami Jean Donguès vous attend donc 65, rue Esquermoise, à Lille, accompagné de notre peau-rouge Tanaka Wakan (notre photo), en tenue de guerre !

PILOTE A LA DÉCOUVERTE DE LONDRES avec 1100 Français de la région Parisienne



1100

jeunes élèves des cours d'enseignement général de la région parisienne ont découvert Londres grâce au dynamisme et à la foi de leurs professeurs. Chaque semaine désormais, un groupe de jeunes garçons et de jeunes filles traversera la Manche pour visiter pendant quelques heures ce pays si lointain et si proche pourtant puisqu'il suffit d'une journée de congé pour s'y rendre. Les enseignants de la section de Seine-et-Oise du S.N.C. ont jugé en effet qu'il fallait créer une sorte de choc psychologique pour donner à leurs élèves le goût des langues. Malgré la rapidité du séjour, les jeunes visiteurs ont pu mesurer leur degré de connaissance de la langue de Shakespeare et découvrir que l'anglais pouvait être autre chose qu'une discipline scolaire et que les visiteurs de la Tour de Londres employaient couramment ce langage.



ALAMO

RESUME — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Travis ne reçut du colonel Bonham, son ami d'enfance, que la confirmation de la brutale vérité déjà assénée par John Smith. Alamo ne devait compter que sur lui seul. Par peur de Santa Anna, les colons abandonnaient le résultat de dix années et plus de labeur pénible, leurs foyers, leur avenir.

Au président de l'assemblée de Washington-sur-le-Brazos, Travis écrivit :

« ...J'ai si bien fortifié la place que les murs sont pratiquement à l'épreuve des boulets de canon. Je continue à faire faire des travaux de retranchement à l'intérieur et à renforcer les murs par des remblais de terre... nous avons été assez heureux pour ne subir aucune perte en vies humaines et nous avons tué de nombreux ennemis. Le moral des hommes reste élevé malgré les déceptions qu'ils ont éprouvées... »

« Il est question que le colonel Fannin se dirige vers cette place avec des renforts ; mais je crains bien qu'il n'en soit rien, car j'ai maintes fois fait appel à lui sans en recevoir aucune aide... Je ferai néanmoins de mon mieux, compte tenu des circonstances ; et je suis convaincu que l'attitude déterminée et le courage désespéré dont mes hommes ont fait preuve ne les abandonneront pas dans les derniers moments

de la lutte. Et quand bien même ils devraient être sacrifiés à la vengeance d'un ennemi barbare, la victoire coûtera si cher à l'ennemi qu'elle sera pure qu'une défaite... »

« Je garde l'espoir que votre honorable assemblée fera diligence pour envoyer à notre aide des renforts, des munitions et des vivres... si tout cela nous est promptement expédié et si des renforts considérables sont envoyés sans tarder sur cette frontière, la grande et décisive bataille se déroulera en ces lieux. Il faut affronter la puissance de Santa Anna soit ici même, soit dans nos colonies. Mieux vaudrait le faire ici que permettre à une guerre de désolation de faire rage dans nos établissements... »

« Un étendard rouge sang flotte sur l'église de Bexar et dans le camp, au-dessus de nous, pour proclamer que cette guerre est une guerre de revanche contre des rebelles. Ils nous considèrent comme tels et ils ont demandé notre capitulation sans condition, faute de quoi nous serons tous passés au fil de l'épée. Leurs menaces n'ont eu aucun effet, ni sur moi, ni sur mes hommes, sinon de nous inciter à nous battre avec l'énergie du désespoir et avec ce courage magnanime qui caractérise le patriote décidé à mourir pour la défense de

la liberté de sa patrie et de son propre honneur... »

« Le porteur de cette lettre fournira à votre honorable assemblée un rapport plus détaillé, s'il parvient à traverser les lignes ennemies. »

« Pour Dieu et le Texas ! La victoire ou la mort ! »

Il écrivit encore quelques lettres à des amis. Et plusieurs des hommes de la garnison, ayant appris que John Smith allait tenter une nouvelle sortie ce soir-là, fixaient sur le papier des yeux qui ne voyaient plus rien et, l'esprit engourdi par un épuisement presque total, essayaient d'écrire pour la dernière fois à leurs amis, à ceux qu'ils aimaient.

« ...si je te revois pas bientôt, prend bien soin des petits... »

« Je mets la main à la plume pour te dire que tout va bien pour moi et Bill, on se bat avec les soldats mexicains depuis plus qu'une semaine... »

« Chère femme, peut-être bien que je ne rattrai pas à la maison mais on attend toujours Fanning... on va bien... on a du mays et du bœuf en cantine... j'avais cogné mon fusil et il tirait tout à gauche mais on me l'a arrangé très bien... »

A Bexar, où chaque citoyen connaissait, ou croyait connaître, la moindre pensée de Santa Anna, on disait que la citadelle d'Alamo allait être prise d'assaut le lendemain matin.

Le bruit inquiéta Veedor Bustamente qui fut venu Bernal et lui indiqua ce qu'il devait faire.

L'air apeuré, l'enfant se tortillait.

— Mais ce n'est plus comme avant. Il y a des soldats partout, maintenant.

Veedor grimaça méchamment.

— On dit qu'un grand nombre de « tejanos » se sont introduits dans le fort, la nuit dernière. Un seul petit garçon peut certainement en faire autant, dit-il d'une voix mordante. De mon temps, il avait beau y avoir des Comanches de tous les côtés, je...

— Oui, grand-père. J'inai.

Une contemporaine de Veedor, la senora Carabajal, était dure d'oreille, si bien que l'incessante canonnade ne l'avait guère gênée. Pour la première fois depuis des semaines, elle se rendit à l'église de San Fernando. Non qu'elle fût particulièrement dévote, mais sa fille gardait depuis si longtemps ses dix enfants à la maison que la senora Carabajal éprouvait un urgent besoin de se retrouver dans un endroit tranquille, où elle pourrait demeurer assise sans que des petites pattes viennent tourmenter son vieux corps pour réclamer son attention.

Péniblement, elle s'agenouilla pour dire quelques prières. Puis elle s'assit et soupira de bonheur, devant le calme qui régnait dans la cathédrale.

C'est alors que le canon placé en haut du clocher tira.

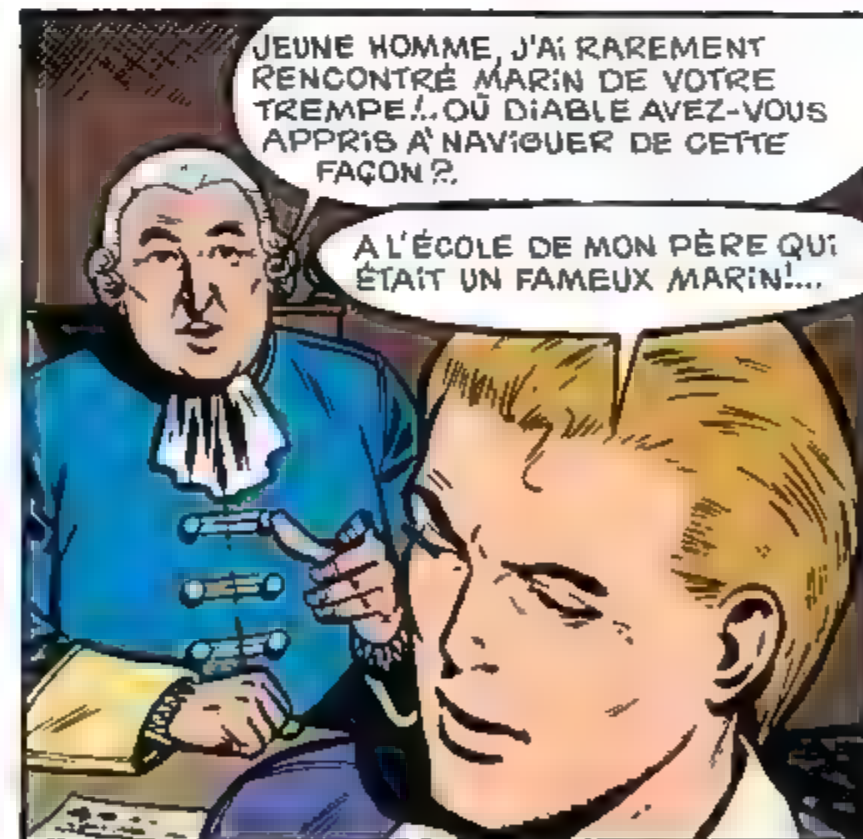
La senora Carabajal l'entendit, car l'édifice trembla, l'air s'emplit de poussière et la statue de la Vierge oscilla devant ses yeux.

Elle invoqua à tue-tête les noms de tous les saints et s'enfuit en criant que les Américains avaient démoli l'église. Quand elle fut de retour chez sa fille, où les enfants lui parurent soudain beaucoup plus sages, il n'y eut pas moyen de la convaincre que les Américains n'avaient pas effectivement détruit la cathédrale. Elle refusa même d'y aller voir. C'était une forte tête, la senora Carabajal.

A peu près au même moment, la senora Ramon Musquiz, épouse du « jefe » politique de Bexar, avait obtenu une audience de Son Excellence Santa Anna, Président du Mexique.

Elle venait supplier que fussent épar-

Le DÉMON des CARIBES



© VOIR L'ÉPISODE PRÉCÉDENT : « LE DÉMON DES CARIBES ».

R.55.A.

gnées les femmes enfermées dans Alamo avec leurs maris.

— Il n'était pas nécessaire que vous veniez me trouver, dit Santa Anna. Il est bien connu que la glorieuse armée du Mexique, commandée par votre Président, ne fait pas la guerre aux femmes.

Il sourit.

— Allons, pour qui êtes-vous venue ?

— Pour la senora Dickerson. C'est la femme d'un officier américain du fort, Excellence, et elle a une petite fille qui n'a pas encore deux ans.

— C'est une Américaine, elle aussi ?

La senora Musquiz avala sa salive.

— Oui.

D'un petit geste négligent de la main, Santa Anna fit miséricorde : — Elles seront épargnées.

Un aide de camp rédigeait déjà une note à cet effet. Il était parfois difficile de veiller à ce que fussent exécutés tous les petits détails dont se souciait Son Excellence. Mais l'aide de camp eût éprouvé bien plus de difficultés encore s'ils n'avaient pas été exécutés.

La journée était froide. On était le 3 mars 1836.

CHAPITRE XVII

C'était maintenant le soir du 3 mars.

— Qu'est-ce que c'est que tout ce brame-là ? demanda Bill Wells.

Le sergent Hersee passait le long du mur ouest pour dire que tous ceux qui pouvaient quitter leur poste devaient immédiatement se rassembler dans l'église.

— Si je le savaient, je vous le dirais, fit Hersee. A ce moment-là, vous pourriez rester ici et vous endormir.

— Y a qu'à donner à un gars le grade de sergent pour le voir se gonfler comme un rat empoisonné, grogna Wells. Et d'abord, je ne dors pas ! jeta-t-il à l'adresse de Hersee qui portait déjà plus loin son message.

De tous les coins d'Alamo, arrivaient des hommes en haillons, hirsutes, les yeux creux.

— On amène Bowie, dit Wilson. Tiens, regarde.

Quatre hommes portaient le lit de camp de Jim Bowie pour qu'il fût, lui aussi, présent à l'assemblée. Les hommes livraient passage et le regardaient avec curiosité. Les porteurs lui firent franchir la porte ouverte dans le mur bas.

Pas une seule fois, depuis qu'ils occupaient Alamo, ils ne s'étaient trouvés aussi nombreux au même endroit. Ils levaient les yeux vers le ciel nocturne au-dessus de l'église. Quelques-unes des sentinelles laissées à leurs postes sur les plates-formes de tir se penchaient vers eux et leurs silhouettes se découpaient en noir dans la lumière déclinante.

L'obscurité se tapissait déjà dans les coins de l'antique chapelle. Les femmes et les enfants qui logeaient là, dans la partie la plus solide du fort, s'étaient retirés dans une petite pièce qui s'ouvrait sur la sacristie.

Les hommes se raclèrent la gorge, prétendaient. Ici et là, il y en avait un qui s'appuyait sur son fusil et sommeillait : ils avaient appris la dure leçon de tous les combattants : chaque fois qu'on peut dormir, si peu que ce soit, il faut saisir la chance.

Travis entra par le porche. Son uniforme était taché et froissé, mais il gardait une allure fringante. Il fendit la foule des hommes qui attendaient et monta de quelques pas sur la rampe du canon de l'abside.

Là, il demeura un moment tête basse. Puis son regard passa tour à tour sur chacun des visages des hommes d'Alamo et quand il parla, ce fut d'abord d'une voix si basse que ceux qui étaient près de la porte durent tendre l'oreille pour saisir ses paroles.

— Hommes du Texas, en ce bref répit accordé à votre vigilance, je vous ai fait venir ici pour vous parler de ce que tout patriote doit ressentir en son âme aussi profondément que moi. L'ennemi est tout autour de nous. De jour et de nuit vous l'avez vu resserrer sans cesse son étreinte.

La voix de Travis prenait maintenant

toute sa puissance, elle résonnait fortement.

— Nous avons repoussé les hordes barbares de l'ennemi dans tous les assauts qu'elles ont tentés contre nos positions et nous avons traité par le mépris son offre de nous rendre si nous ne voulions pas être passés au fil de l'épée.

Il usa de toute sa façon d'avocat pour couvrir ses hommes de louanges pour leur héroïque défense « des remparts extérieurs de la liberté, défense que l'histoire respectera à tout jamais ».

Sa voix montait et retombait en modulations savantes.

— Mes courriers m'ont apporté une information selon laquelle le colonel Fannin ne peut venir aider à la délivrance de cette citadelle.

Ils entendirent l'arrêt dans un silence de mort : il leur était déjà connu.

— En conséquence, il devient doublement impérieux que nous consacrons toutes nos forces, jusqu'à leurs dernières ressources, à la défense de ce bastion de la liberté, puisqu'il se dresse sur le chemin impitoyable d'un ennemi brutal et décidé qui, s'il est repoussé en ces lieux, ne pourra ravager et piller nos colonies.

Il expliqua que l'assemblée, réunie en ce moment même à Washington-sur-Brazos, allait sans aucun doute se prononcer pour la guerre.

Un volontaire du Tennessee murmura à son voisin :

— Que diable, on en a-t-y déjà pas une ici ?

— Je vous le dis : nous pouvons nous attendre à tout moment à un assaut résolu de la part des hordes campées autour de nous. Quand viendra ce moment, je fais appel à vous pour un suprême effort, afin que, en patriotes, en défenseurs de la liberté que vous avez jusqu'à présent préservée, vous vendiez chèrement vos vies et que vous massaciez l'ennemi à mesure qu'il se jettera sur vous.

Hawkins murmura à McGregor :

— J'avais comme qui dirait la même idée.



— Tuez ceux qui donneront l'assaut à nos murailles ! Tuez ceux qui viendront par l'esplanade ! Tuez ceux qui mettront le pied sur ces toits ! Tuez-les tous, au nom de Dieu et du Texas !

Ça fait pas mal de tuerie, pensa Davy Crockett. Aussi grave qu'un chien courant affamé, il écoutait, il semblait suspendu aux lèvres de l'orateur. Le cours de son expérience politique avait été jalonné de magiciens de la parole, de l'espèce de Travis, qui avaient essayé d'avoir ce vieux Davy avec des mots. Il ne doutait pas, néanmoins, de la sincérité de cet homme et de sa propre volonté de combattre.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE

Traduit de l'anglais par Renée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire

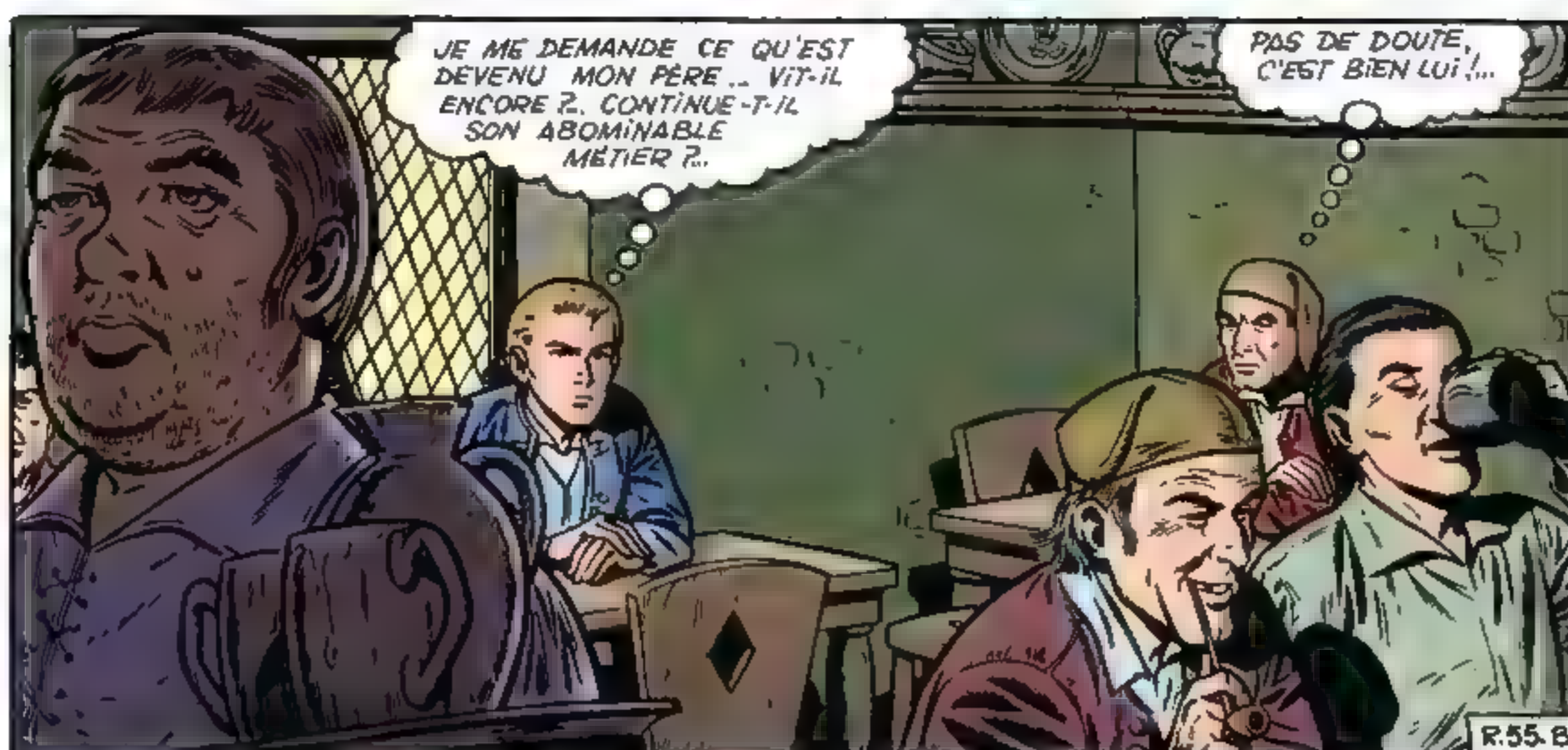


RESUME. — En se jouant des récifs qui encombrent la passe, un voilier vient de faire son entrée à Saint-Malo. A sa barre, au lieu du capitaine, il y a Eric, le fils de Barbe-Rouge, à qui les armateurs du bateau demandent des comptes.



TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON



Chateau de Chambord

LE SUPER JET BOEING 707
AUX COULEURS D'AIR FRANCE



en vente partout
19,90 NF

66 pièces
échelle 1/125

Heller les plus belles
maquettes françaises

Une visite passionnante celle de l'AÉROPORT d'ORLY

La presse, dont votre journal préféré, a consacré récemment de nombreux articles à la nouvelle Aéroport d'Orly, désormais la plus moderne d'Europe !

Mais c'est sur place que vous jugerez le mieux du gigantesque effort accompli par les techniciens français.

Toute l'infrastructure d'Orly a été considérablement agrandie et modernisée depuis deux ans pour faire face à la fois à l'accroissement constant du trafic aérien et aux exigences techniques des quadrimoteurs, deux fois plus lourds et plus rapides que les avions classiques à hélices.

Voici quelques chiffres qui donnent une idée de l'importance de l'activité d'Orly :

15 000 employés, 15 kilomètres de routes intérieures, plus de 200 véhicules, une moyenne de 200 avions qui atterrissent ou décollent chaque jour de ses trois pistes dont la plus longue mesure près de 3 kilomètres et demi !

Vraiment, vous ne pouvez passer un après-midi plus passionnant qu'en allant visiter l'aéroport d'Orly, premier port aérien de France.

Vous verrez, au sol, à l'atterrissage, au décollage, tous les types d'avions utilisés par les compagnies aériennes françaises et internationales.

Vous verrez les spécialistes-radar travailler derrière les vastes baies vitrées de la Tour de contrôle.

Vous verrez les immenses hangars où sont entretenus et revisés les appareils du monde entier.

Vous visiterez la magnifique aérogare qui n'est entrée en service que depuis le 8 mars, la centrale thermo-électrique ultra-moderne, la maquette grandeur nature de la « Coravelle », etc.

Oui, Orly vous attend, prêt à vous dévoiler ses innombrables merveilles sous la conduite d'un guide expérimenté.

Pour tous renseignements et pour recevoir gratuitement la notice sur les visites, adressez-vous à :

l'AÉROPORT DE PARIS - Service Economique
Service Commercial,
291, boulevard Raspail, Paris (14^e)
Tél. DANton 10-00 - 12-00. Poste 182

J. P. Rouland

Pierre Bellemare

L'homme des Vœux

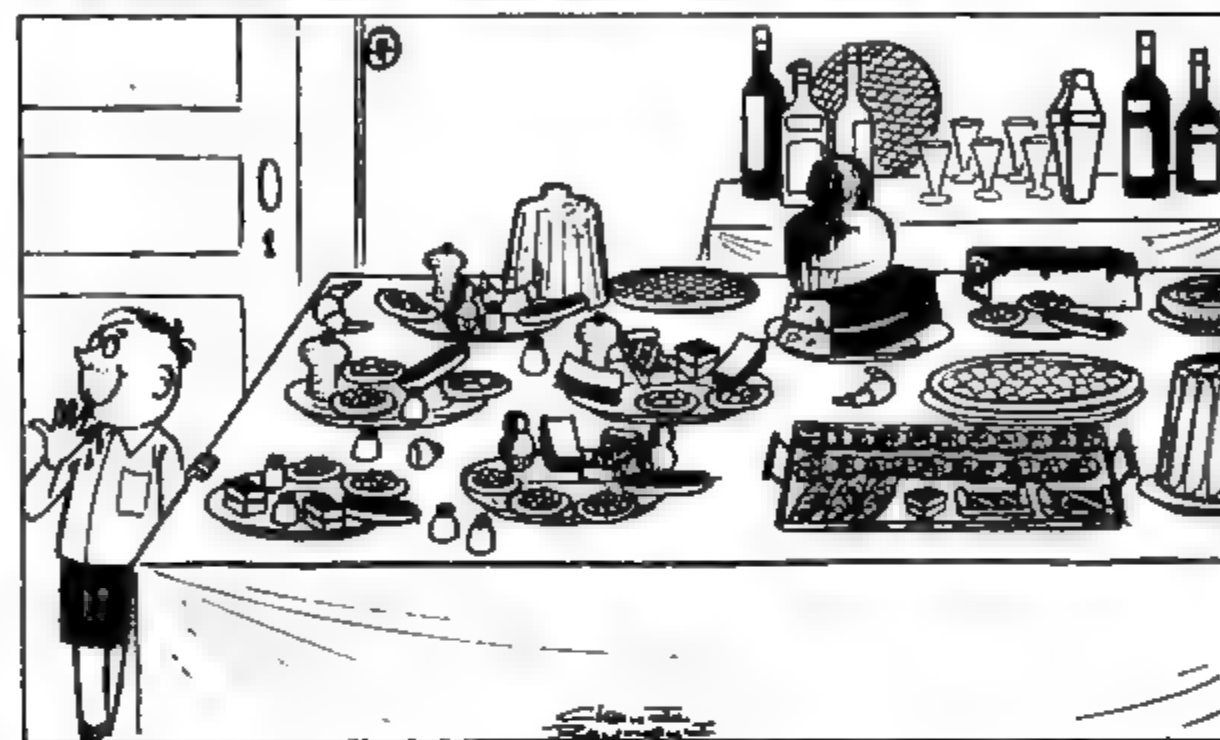
LE CLUB DES JOUEURS ★ LE CLUB DES JOUEURS ★

LE BRICOLEUR



Par le trou de la serrure, notre photographe a saisi ce jeune homme dans diverses attitudes. A vous de préciser exactement ce qu'il fait :

- 1. Il scie du bois.
- 2. Il plante un clou.
- 3. Il visse.
- 4. Il peint.



GOURMANDISE

A l'occasion de l'anniversaire du jeune Flochette, sa maman a décidé de donner un goûter. Elle s'est donc rendue chez le pâtissier où elle a passé une importante commande.

He las ! regardez le second dessin : que de vides ! A voir les doigts et l'œil satisfait du jeune Firmin, on peut imaginer qu'il n'est pas étranger à ce désastre.

Combien a-t-il ainsi mangé de gâteaux ?

VOUS RETROUVerez :

• L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

• Votre ami Marcel Fort, tous les lundis, à 20 h 35, sur les antennes de Radio-Luxembourg et Radio-Monte-Carlo au CROCHET RADIO-PHONIQUE et tous les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio Monte-Carlo) dans le fameux QUITTE OU DOUBLE.

• Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur ROBILLARD, tous les jeudis dans votre émission PILOTE, de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.

• Et L'HOMME DES VŒUX, tous les jours (sauf le dimanche) à 12 h 26 sur les deux chaînes.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

LE COUP FATAL (ÉCHEC ET MAT)

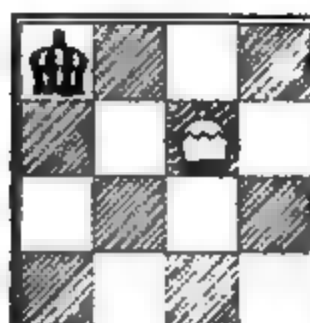
PAR L'ANGE

Une partie d'Échecs peut arriver à son terme avec très peu de pièces sur l'échiquier. On voit même des cas où seuls restent debout les deux malheureux Rois et alors, la partie est irrémédiablement nulle. Par contre, si l'un des deux joueurs possède encore une pièce ou deux, il peut fort bien gagner, à condition de savoir cerner le Roi ad-

verse et, par coups forcés, l'amener à faire échec et mat.

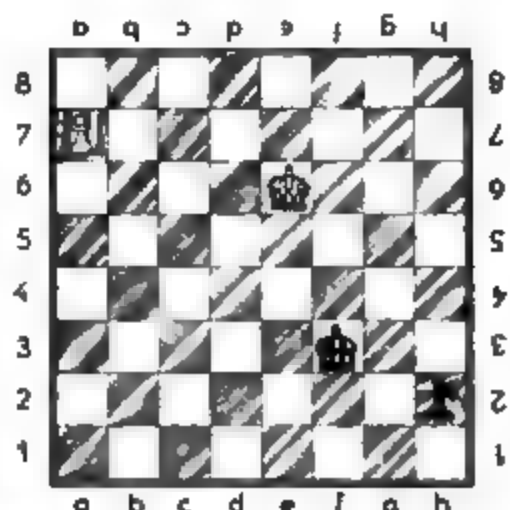
Voyons donc comment on peut faire échec et mat avec très peu de pièces.

Avec par exemple un Roi et une Dame contre un Roi, un bon joueur gagne à coup sûr en très peu de coups ; un débutant aussi, mais il doit faire attention et ne pas laisser le Roi adverse se mettre en position de PAT, c'est-à-dire une position où c'est à lui de jouer, où il ne se trouve pas en échec, mais où il ne peut jouer sans se mettre en échec. Par exemple, si l'on examine la Figure 1, on voit que le Roi noir n'est pas en échec, mais il ne peut aller nulle part sans se mettre « en prise » de la Dame



blanche. Si, dans cette position, c'est à noir de jouer, c'est pat ; n'étant pas en échec, mais ne pouvant jouer, la partie est nulle ! Comment éviter cela ? En laissant au moins une case de manœuvre au Roi adverse. Voici une fin de partie de cette sorte :

Placez le Roi blanc à e6 et un Pion blanc à a7, puis le Roi noir à f3 et un Pion noir à h2. Les deux Pions sont à une case de la promotion. Noir arrive



bon premier à la promotion de son Pion (Fig. 2) en jouant :

1. P h2 — h1 = D
ce qui veut dire que le Pion poussé à la promotion a été changé en Dame.

2. P a7 — a8 = D +.

A son tour blanc pousse son Pion à Dame et, fait échec au Roi noir !

..... R f3 — f2
3. D a8 × D h1 R f2 — e3
4. D h1 — d5

enfermant ainsi le Roi dans le coin Sud-Est de l'échiquier et nous allons voir comment avec l'aide du Roi blanc, la Dame va forcer le Roi noir vers la position de mat.

..... R e3 — f4
5. D d5 — e5 + R f4 — f3
6. R e6 — f5 R f3 — f2
7. R f5 — e2 + R f2 — g2
8. D e5 — e2 + R g2 — h1
9. R g4 — g3 R h1 — g1
10. D e2 — g2 + et mat !

Avec un Roi et deux Tours contre un Roi, on fait mat très

ni ratures
ni taches
d'encre

Corrector
efface TOUT

EN VENTE CHEZ VOTRE PAPETER

DANS PILOTE CHAQUE SEMAINE DANS PILOTE CHAQUE SEMAINE

LA FUITE DE VARENNES

LE 12 juillet 1790, l'Assemblée Nationale décrète la Constitution civile du clergé qui trouble la hiérarchie ecclésiastique, réfute l'autorité papale sur les évêques de France et réclame un serment aux prêtres.

Ceux qui refusaient de jurer fidélité à la nouvelle constitution se virent interdire l'exercice du sacerdoce. Une nouvelle phase de la Révolution commençait. Dans les provinces, on se dressa contre cet abus. Ce fut la naissance de la chouannerie.

Les émigrés, de plus en plus nombreux, tentèrent de s'organiser. Mais là aussi la division régnait. Certains tenaient pour les princes, frères du roi, les autres pour Louis XVI. Peu importait aux premiers que le roi de France fut balayé par le tourmente. Les seconds avaient le désir de le voir à leur tête. La situation du pauvre « Capet » devenait intenable. Pressé par son proche entourage et surtout la reine, il prit la décision de fuir pour revenir en vainqueur. Si le départ avait réussi, il n'est point certain que l'avenir de la France ait pu être changé, tant était forte la Révolution. Mais l'aventure échoua.



Au début de l'an 1791, Louis XVI hésitait encore. La cause royale avait, lui semblait-il, de puissants soutiens : Lafayette et Mirabeau. Ceux-ci, au lieu de s'unir, se disputaient la faveur de protéger le roi et les siens.

Leurs nombreux ennemis, en particulier Alexandre de Lameth (ci-contre), en profitaient et, le 28 février, un curieux événement se produisit. Le bruit courut que l'on préparait au donjon de Vincennes un abri pour le roi ; les ouvriers du faubourg Saint-Antoine allèrent voir ce qui se passait. La Fayette et la Garde Nationale les ramenèrent à Paris. Mais La Fayette, revenant aux Tuileries, y trouva quelques centaines de gentilshommes armés de couteaux et de pistolets. Il arracha au roi l'ordre de faire évacuer le palais par ses défenseurs qui furent désarmés au passage et fort maltraités. Ce fut ce qu'on appela la conjuration des Chevaliers des poignards. Dès ce jour, Louis XVI ne crut plus en La Fayette.



Le jour même, Mirabeau avait combattu avec succès un projet de décret contre l'émigration, présenté par la gauche de l'Assemblée. La « conjuration des poignards » écartée, la séance du soir du club des Jacobins fut tumultueuse et Alexandre de Lameth eut beau jeu de prendre une revanche de sa défaite de l'Assemblée. Ce fut un duel oratoire terrible, dont Mirabeau ne se tira que par son habileté. Il réussit même à attendrir son auditoire qui l'applaudit, sans être toutefois convaincu.



Les événements allaient vite. Mirabeau tenait encore quand, soudain, épuisé par le labeur qu'il fournissait depuis quelques mois, vieilli, égrainé de voir que la Cour n'avait pas grande confiance en lui, le grand orateur s'écroula. « J'emporte dans mon cœur le deuil de la monarchie, dont les débris vont devenir la proie des factieux. » Le 2 avril 1791, Mirabeau mourut. Ce fut un deuil national. La partie du roi était perdue.



Mirabeau fut enterré au Panthéon Français, ancienne église Sainte-Geneviève, après des funérailles solennelles, plus imposantes que celles d'un roi. (Trois ans plus tard, la Convention fera retirer ses ossements pour les jeter dans une fosse sans nom du cimetière de Clamart.) Pâques approchait, on ne voulait pas que le roi communiait des mains d'un prêtre n'ayant pas prêté serment à la constitution civile du clergé. Le 17 avril, jour des Rameaux, le roi assista aux Tuileries à la messe dite par le cardinal de Montmorency qui n'avait point juré. Il ne communia pas. On dit que si. Le lendemain 18 avril, la famille royale devait, comme chaque année, partir pour Saint-Cloud. Mais, malgré Bailly et La Fayette, la Garde Nationale s'opposa à ce départ, et le roi dut alors rentrer aux Tuileries.



Bouillé et Fersen, ambassadeurs de Suède, préparaient activement cette fuite vers l'étranger. Au-delà des frontières, les émigrés, toujours divisés, discutaient. Les caricatures de l'époque les montrent jouant à « l'émigrette » (appelé yoyo 150 ans après).

« Au moins, vous avouerez à présent que nous ne sommes pas libres », dit à La Fayette, la reine en rentrant dans ses appartements. Le 19 avril, le roi lut un discours à l'Assemblée où il demanda que « l'Assemblée ait l'air de le laisser aller librement ».



Le marquis de Bouillé
et Axel de Fersen.



Le 20 juin, après 10 heures du soir, la reine déguisée en gouvernante, le roi en valet de chambre, le dauphin en fillette, Madame Elisabeth en demoiselle de compagnie, Mme de Tourzel en noble russe, et trois postillons, retrouvèrent Fersen près du Petit Carrousel. Là, ils monterent dans un berline.



Les caricatures de cette fuite n'ont pas manqué à cette époque. On voit, sur celle-ci, la reine, entre Louis XVI, déguisé en cuisinier, et le comte de Fersen, foulant aux pieds la bonne foi et recevant les conseils de l'Aigle autrichien. Disons que le marquis de Bouillé, organisateur principal de la fuite, avait préconisé la participation du comte d'Agoult, mais que la reine lui préféra la gouvernante du jeune dauphin. C'était hélas se priver d'un excellent guide.



Tout avait été bien préparé. Des hommes sûrs, des troupes fidèles devaient jalonner la route du roi. Mais on était parti avec un retard d'une demi-heure. Une réparation à la voiture et d'autres imprévus survinrent. A Pont-de-Somme-Vesles, on avait quatre heures de décalage sur l'horaire et les hussards qui devaient escorter le roi étaient partis. A 8 heures du soir, on arrivait à Sainte-Menehould ; les troupes, craignant le pire, s'étaient dispersées. Le maître de poste Drouet (ci-contre), reconnut le roi. La municipalité lui donna mandat d'arrêter la voiture. Sous la voûte où passe la route, à Varennes, la berline royale fut stoppée.

L'épicier Sauce (ci-contre), autorité municipale de Varennes, avait été réveillé par Drouet. Il se rendit sous la voûte, demanda les passeports, prétexta de l'absence de la signature du président de l'Assemblée pour faire entrer tout le monde dans sa maison. « C'est le roi ! Haute trahison ! » criait Drouet. Sauce, très gêné, ne pouvait plus rien entreprendre ! Tout le pays avait été réveillé par le tocsin. Les troupes fidèles au roi pouvaient aider le roi qui refusait. Il ne voulait point de sang. Paris, cependant, s'était réveillé. On sut la fuite du roi. Les ordres furent lancés et les courriers s'en allèrent, ventre à terre. Bouillé ne pourra plus rien.



Heureusement, à Dormans, apparurent enfin les commissaires de l'Assemblée, et parmi eux, Barnave. « Monsieur ! s'écria la reine, qu'aucun malheur n'arrive. Que les gens qui nous ont accompagnés ne soient pas victimes ! » Barnave, le dur, étou, se montra d'une prévenante délicatesse. Il s'attendrit. Pétion lui-même ne savait où il en était. Mais Paris était là.

La lourde berline avait repris lentement le chemin de la capitale ; un cortège toujours grossi l'accompagnait. On sait des gens qui n'étaient jamais allés à Paris et qui suivirent la famille royale jusque-là « pour voir », grisés par l'ambiance de ces journées extraordinaires. Mais à Epernay, les captifs royaux furent maltraités. On alla même jusqu'à craindre pour leur vie.



Au contact très familier du roi et de la reine, les commissaires, en quelques heures, avaient senti fondre leur hostilité envers les têtes couronnées. Mais la capitale tout entière était là, sur les Champs-Élysées, qui gardait le chapeau sur la tête, selon la consigne. « Quiconque applaudira le roi sera bâtonné, quiconque l'insultera sera pendu ! » était-il affiché. Dans le silence, le triste cortège traversa Paris, en cette soirée du 25 juin 1791. Quand le roi descendit devant les Tuileries, on ne dit rien ; mais quand ce fut Marie-Antoinette, on cria : « A bas l'Autrichienne ! » Les enfants royaux furent reçus avec attendrissement. Le roi et sa famille furent enfermés au château. Tout était fini pour eux.

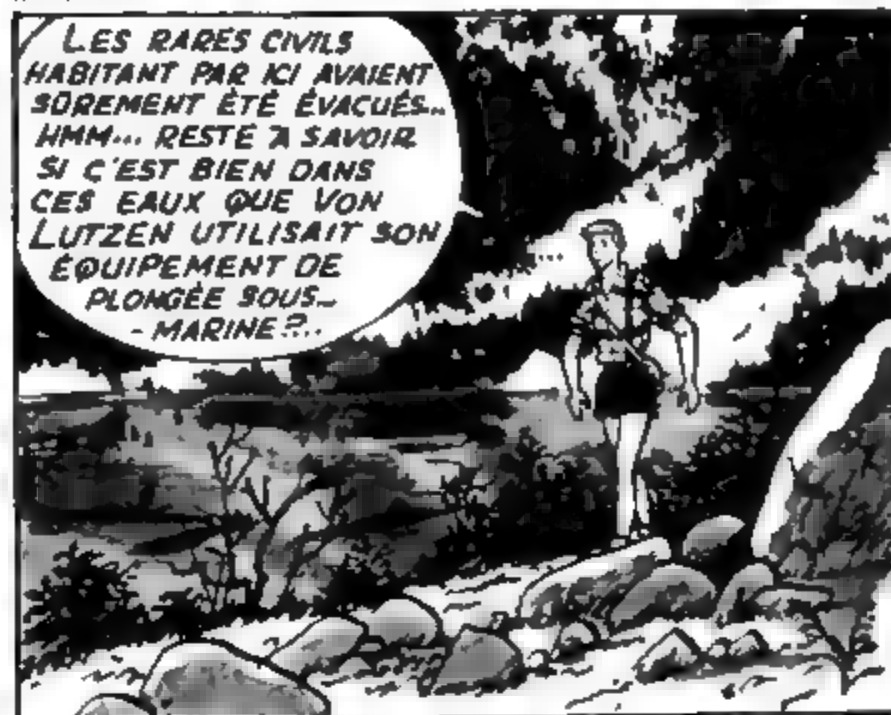


JACQUES LE GALL LE LAC DE L'ÉPOUVANTE

RESUME. — Avant de mourir, Von Lutzen révèle à Le Gall la cachette d'une valise. Jacques échappe aux tueurs et revient au chalet avec la police, mais toute trace du crime a disparu.



PAS DE DOUTE ! LA CLÉ DU MYSTÈRE EST ICI. TOUTES LES DISPARITIONS DONT ME PARLAIT HERR SCHÜMAKER SE SONT DÉROULÉES DANS LES MONTAGNES ENVIRONNANTES... ET CE LAC SE TROUVE JUSTE AU CENTRE DE LA RÉGION INTERDITE PAR LES ALLEMANDS, PUIS PAR LES ALLIÉS DURANT LA GUERRE... MAIS COMMENT SAVOIR ?



LES RARES CIVILS HABITANT PAR ICI AVAIENT SOREMENT ÉTÉ ÉVACUÉS... HMM... RESTE À SAVOIR SI C'EST BIEN DANS CES EAUX QUE VON LUTZEN UTILISAIT SON ÉQUIPEMENT DE PLONGÉE SOUS-MARINE ?



OH... LÀ... UN BERGER !... MOI QUI CROYAIS LE LIEU DÉSERT... PEUT-ÊTRE SAIT-IL QUELQUE CHOSE...



SALUT, GRAND PÈRE ! BEAU TEMPS AUJOURD'HUI !... VOUS NE DEVEZ GUÈRE VOIR DE PROM... ALLEZ VOUS-EN ! PAS-SEZ VOTRE CHEMIN !



DIABLE !... L'ACCUEIL MANQUE NETTEMENT DE CORDIALITÉ !... ESSAYONS AUTRE CHOSE !

JE... JE NE VEUX PAS VOUS DÉRANGER... JE VOUDRAIS SEULEMENT SAVOIR SI JE PUIS TROUVER UNE BARQUE À LOUER !



JE SUIS PRÊT À LA PAYER TRÈS CHER !... PEUT-ÊTRE EN POSSEDEZ-VOUS UNE ?... REGARDEZ !... CECI EST UN BILLET ÉTRANGER, MAIS IL VAUT UNE FORTE SOMME ET JE... OH !



VOUS CONNAISSEZ CES BILLETS, VOUS EN AVEZ DÉJÀ VU ?... OÙ ?... ET CONNAISSEZ-VOUS UN CERTAIN VON LUTZEN ? ALLEZ VOUS-EN ! JE NE SAIS RIEN, RIEN !... VOUS M'ENTENDEZ ?



?!... HÉ !... QU'EST-CE QUI VOUS PREND ?... ATTENDEZ ! ATTENDEZ !... JE NE VOUS VEUX PAS DE MAL !...



IL EST FOU ?... IL SEMBLE TERRORISÉ !... INUTILE DE LE POURSUIVRE, JE N'EN TIRERAI RIEN !... ET POURTANT... IL SAIT QUELQUE CHOSE, J'EN SUIS SÛR... IL A DÉJÀ VU CES BILLETS ANGLAIS !



TANT PIS... J'ESSAIERAI DE ME DÉBROUILLER PAR MES PROPRES MOYENS, AVEC UN PEU DE VEINE JE TROUVERAI PEUT-ÊTRE D'AUTRES HABITANTS DANS CE BLED PERDU.



JACQUES S'EST REMIS EN ROUTE LONGEANT LE LAC DE TOPLITZ ET...

OH !... LÀ !... DES BÛCHERONS !... LA CHANCE EST AVEC MOI... PEUT-ÊTRE SAVENT-ILS QUELQUE CHOSE...

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

CORRESPONDANTS

Ch. corresp. 11/14 ans bricol. français aid. constr. avien. Jean-Pierre Beaulieu, C.E.G. de garçons, Carantou (Manche).
Dem. correspondants 15 ans pr. échange idées. Provost J. Cl.-E.M.P., Les Andelys (E.).

DIVERS

Donne chienne garde 1 an. Alma enfants cause ssp. Merveille clature. James, 17, Cx-Rouge, Conflans-St-H. (S.-O.). T. 962.62.87.

ACHATS

Ach. appareil photo occasion en bon ét. Ecr. B. Dupont, 36, rue Sadi-Carnot, Metzville (Meurthe-et-Moselle).

Vend Autoprint fr. bon état 100 NF. S'adr. Leclerc, 43, av. Paul-Desmets, Paris (14^e).

V. voit. dinky toys militaires état neuf pr. intér. et désire vendre ou échan. timb. France. Ecrire Jeanne, 79, r. Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e). Joindre timb. p. réponse.

Vendz toute canadienne occasion en fr. bon état 3 pl. abside Dia toit 75 NF. Ecr. B. Dupont, 36, r. Sadi-Carnot, Metzville (M.-et-M.).

V. Photo du n° 4 au n° 78 à 0,40 NF le n°. Hurrah du n° 10 au n° 557 à 0,15-0,20 et 0,25 NF. Mickey du n° 72 au n° 459 à 0,15 et 0,25 NF le n°. Marcel Bernage, Bât. 1, n° 12, St-Dizier-le-Neuf (Haute-Marne).

V. lot Photo n° 1 à 75, 40 NF, Vite 50 NF. Meccano n° 6 30 NF. J. Granger, 50, quai de Boulogne à Boulogne (Seine).

Vendz chaussures football état neuf 25 NF et ballon état neuf 20 NF. S'adresser Jean-Claude Guidet, 4, avenue Gambetta, à Pompey (Meurthe-et-Moselle).

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images
des Albums FANFOU
Concurrents du jeu des CANNIBALES
Pour échanger vos doubles,
écrivez aux adresses ci-dessous :

Mlle Marie-Thérèse HERSHENIER, chez ses parents, à Bourg-de-Mercé (Ille-et-Vilaine).
M. et Mme RICARD, 22, rue des Roullis, à Biers (L.-et-Cher).
Mlle Danielle LOUIS, Le Pont-de-Sablanceaux, par Nancras (Ch.-Mme).
Mlle LEQUETTE, 2, place Saint-Sauveur, Rennes (Ille-et-Vilaine).
M. Roger BOUVET, à Bourg-de-Marpire (Ille-et-Vilaine).
M. Michel YVET, à Bourg-de-Marpire (Ille-et-Vilaine).
M. Jacky ROZE, à Bourg-de-Marpire (Ille-et-Vilaine).
M. Jean HUBERT, à La Haute-Noë, à Marpiré (Ille-et-Vilaine).

LISTE DES GAGNANTS DU CONCOURS ENTREMONT

Ont gagné :
UNE LAMPE DE PROJECTION 24 X 36, 6 X 6 :
— Ecole Notre-Dame-de-Compostelle, à Rastrenon (Côtes-du-Nord).

UN BALLON DE SPORT :
— Classe de 5^e A1, lycée de garçons, à Thionville (Moselle).
— Ecole de Moutier-Razelle (Cruze).
— Ecole de Kerguelen-Kergist-Moolen (Côtes-du-Nord).
— Ecole de Saint-Joseph, à Marpiré (Ille-et-Vilaine).

Fêtes des mères 1961 — « Secret pour maman », disque 45 tours (Concordia) : choix de chansons et de poésies en hommage aux mères. Le 28 mai, en offrant ce cadeau à votre maman, vous pourrez lui réciter ou chanter poèmes ou chants qu'on secret, vous aurez appris en écoutant ce disque.

Prix 5,45 NF. — Union départementale des Associations Familiales de la Seine, 28, place Saint-Georges, Paris (9^e). C.C.P. 6209-81.

Nous attendons : vos meilleures photos, vos reportages sur la vie du Grand Cirque de France

● Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'oubliez pas ce que « Pilote » attend de vous : Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème,

tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « PILOTE » !

● Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG.

Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Grusz et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres auteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chatelard, les célèbres émissions : le Crochet

radiophonique et le Quitte ou Double.

SUR PRÉSENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRÉSENTATION GRATUITE

AU GRAND CIRQUE DE FRANCE.

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTRÔLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en BELGIQUE :

du mardi 23 mai au lundi 29 mai à LIEGE et le mardi 30 mai à HASSELT.



ZAZIE EN AMÉRIQUE...

Ambassadrice du "Club du Jeune Ami des Animaux !"

Dans les journaux du monde entier, l'« U.N.E.S.C.O. » a diffusé de grands reportages sur le « Club du Jeune Ami des Animaux ». Et grâce à cela, des milliers d'enfants de tous les continents, de toutes les races et de tous les pays, ont senti naître en eux un énorme enthousiasme pour protéger et défendre tous ensemble les créatures plus faibles qu'eux.

Des Indes, du Japon, du Vietnam, des U.S.A., d'Amérique Latine, et de tous les pays d'Europe et d'Afrique, des enfants pleins de bonne volonté nous ont écrit.

Et entre tous ces enfants du monde est en train de naître une très grande et solide amitié : l'amitié qui unit tous les

jeunes qui font ensemble un immense effort pour répandre parmi les autres jeunes le respect et l'amour de la vie... (des autres) sous toutes les formes.

Le dimanche 7 mai à 13 h 30, à Orly, la petite Catherine Demongeot (10 ans), (« Zazie » au cinéma), s'est envolée pour l'Amérique avec sa maman et son frère Michel (13 ans). Là-bas, Catherine Demongeot donnera des leçons de français aux petits Américains, par l'intermédiaire de la télévision, avec laquelle elle a signé un très long contrat.

Mais Catherine Demongeot s'est trouvée un autre rôle : celui de faire de tous les petits Américains des Jeunes Amis des Ani-

maux modèles. Il faut dire que l'insupportable petite « Zazie » du film de Louis Malle est, dans le privé, une adhérente très fidèle du « Club du Jeune Ami des Animaux ».

En quittant Orly et en embrassant son petit chat qu'elle aime avec elle, Catherine a déclaré aux Jeunes Amis des Animaux venus pour lui dire au revoir : « D'ici quelques mois, nous serons si nombreux dans le monde, et notre club sera si fort que plus personne n'osera faire de mal à une bête. »

Inscrivez-vous tous au :

« Club du Jeune Ami des Animaux », aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris (2^e).

Jean-Paul

S.O.S. - S.O.S. - S.O.S. - S.O.S.

N° 111. — Jacqueline MORLEY, 2, av. de la Pelouse, Saint-Mandé (Seine) DAU. 28-28...

Vendrait 100 NF jeune gronendael, pedigree, mâle, 4 mois, à lecteur demeurant si possible à moins de 30 km de Paris.

N° 112. — Jean-Claude Le GUILLOU, 40, avenue d'Epney, à Ste-Geneviève-des-Bois (S.-et-O.)...

Serait heureux de placer un petit chat et une petite chatte au pelage tigré, nés le 20 avril.

N° 113. — Mme GLAIN,

13, rue Baudin, à Courbevoie (Seine).

Donnerait un très joli chien qu'elle vient de recueillir à un gentil compagnon ayant jardin. C'est un jeune chien de 4 mois 1/2 environ, race indéfinie, à l'air intelligent et dont la douceur fera certainement le bonheur de ses futurs maîtres...

D 20. — Michel LEVY, rue du Temple à Dijon (Côte-d'Or), serait intéressé à qui lui donnerait un chaton persan bleu.

D. 21. — René LAMY, rue Romain-Rolland, Le Havre-Sanvic (S.-Mme), aimerait un petit chien (ou chienne) qui ne grossirait pas.

D. 22. — Mme H. JOURNEE, 5, rue Hélène-Boucher à Massy (S.-et-O.), voudrait un jeune chat, race indifférente, pour ses fils.

D. 23. — Martine HEBERT, à Rutel Lancrou, par Lizy-sur-Ourcq (S.-et-M.), souhaiterait avoir un petit épagneul pour sa petite sœur qui a 9 ans. Le lit du chien est déjà prêt...

PRODUCTION
**HARDTMUTH
KOH-I-NOOR**

Tes dessins auront
des couleurs éclatantes !
Ta boîte sera la plus belle !

GOMME ELEPHANT

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean HERRARD
Rédacteur en chef : Denis LEPEYRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCINNY, J.-H. CHAMBER

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-23

★
BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.-M. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.909-16

★
SUISSE :
Interpress S.A., 1, Boulevard, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 41 FS.
6 mois 22 FS.

Compte chèque postal : 11.133-51

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
38, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTRAL 12-75, 13-30, 14-99.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Mais Zappy, malgré l'aide d'Edith, est poursuivi par les hommes de Von Straffenberg qui soupçonne une fuite dans le réseau ! Zappy et Puce doivent regagner Paris par avion...



Pilote

HEBDOMADAIRE
France 0 80 NF
Belgique 10 Fr B
Suède 0 95 Fr S

N°84
1^{er} JUIN 1961
Troisième année



AUJOURD'HUI :
FONTAINEBLEAU
DEMAIN :
CHAMONIX





LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINÉES

De André FLOUIN (?)

« Je suis un lecteur de « Pilote », très intéressé par l'article de la page 10 du n° 81, car j'ai deux livres très rares de l'histoire de M. Crépain, écrit par M. Topffer et de l'histoire de M. Jabot. Seulement, il me manque la page 8 de l'histoire de M. Jabot. Je n'ai que les pages de 1 à 7 et de 9 à 52. Pensez-vous que vous puissiez me procurer la page manquante, cela me ferait très plaisir. J'ai eu ces livres par mon arrière-grand-père qui les a reçus d'un ami de M. Topffer. »

— Encore un lecteur étourdi qui a oublié de mentionner son adresse !...

— Non, André, il ne nous est malheureusement pas possible de vous procurer la page manquante au livre que vous avez la chance de posséder. Par contre, nous espérons que la publication de votre lettre dans notre journal vous permettra de trouver un lecteur possédant cette page et... souhaitant s'en dessaisir.

L'INSPECTEUR ROBILLARD NE SE PERDRA PLUS...

De A. LHUISSET, 3, rue des Roches, à Montreuil (Seine) :

« Je vous écris pour vous faire part d'une chose qui m'a semblé curieuse. Dans les enquêtes de l'inspecteur Robillard du n° 82, vous dites que la mousse pousse sur les arbres du côté exposé au Nord. Mais je pense que la mousse pousse du côté le plus humide, c'est-à-dire l'Ouest. Voudriez-vous vérifier qui a raison ? »

De Alain RETHORE, 1, rue Libéral-Bruant (Domaine de Villiers) Draveil (Seine-et-Oise) :

« A la dernière aventure de l'inspecteur Robillard, sur le « Pilote » n° 82, j'ai aperçu une erreur : l'auteur des aventures de Robillard a parlé de mousse au sujet de la poudre verte qui se trouve sur l'arbre. Mais cette poudre verte n'est pas de la mousse, mais des algues, plus précisément du pleurocoque qui est une algue qui se trouve au nord, sur les arbres, en poudre verte. C'est une algue microscopique, unicellulaire dont chaque cellule est chlorophyllienne. »

Si notre ami, l'inspecteur Robillard n'est pas très savant, nos lecteurs le sont pour lui... Aucun d'entre eux ne se serait égaré dans cette forêt ! C'est toujours en effet sur la face nord des arbres, la plus humide, la moins exposée aux rayons solaires que se dépose la « mousse » (ou les algues, telles celles citées par notre lecteur) et c'est ainsi que, grâce à ce moyen de repère, l'inspecteur Robillard n'aurait jamais dû se perdre !

LES COLLECTIONNEURS DE BOÎTES D'ALLUMETTES

De M. E. BELLANGER, à Paray-le-Franc (Maine-et-Loire) :

« Pourriez-vous s'il vous plaît, me donner quelques adresses de revues mensuelles concernant la collection d'étiquettes de boîtes d'allumettes ? »

Nous avons consacré aux collectionneurs de boîtes d'allumettes deux articles, dans nos numéros 61 et 63 de PILOTE. Deux bulletins, paraissant six fois par an, sont édités :

L.B.A. (Liaison Bibliophilique Artistique)
I.I.S. (International Information Service).
Mais nous vous conseillons de vous mettre directement en rapport avec M. Jean Brunel (Jervent « philuméniste »), 3, rue de Casablanca, Paris (15^e), qui se fera un plaisir de vous documenter !

POUR OU CONTRE COCHISE !

De Alex TKATCHOFF, 78, avenue Ledru-Rollin, Paris (12^e) :

« Je lis « Pilote » depuis le n° 1. C'est un journal très intéressant qui me procure une détente. Mais j'espère que les bandes dessinées de Cochise s'arrêteront un jour. Par contre, je voudrais revoir Astérix... »

L'un de vos vœux est réalisé : Astérix est enfin revenu ! Quant à Cochise, il a aussi ses partisans. PILOTE essaie de satisfaire tous ses lecteurs...

CET HOMME VAUT 7 G'ME le bouclier vivant du pr



J'AVOUE que je préférerais de vrais robots !

Cette boutade du nouveau président des Etats-Unis a rendu perplexes la police de Washington.

Depuis qu'il est devenu le jeune maître de la Maison Blanche, John F. KENNEDY ne peut plus se déplacer sans déclencher comme une mécanique un ballet rigoureusement réglé. Sept ombres larges forment autour de lui une ceinture vivante. Quand le commando de ses g'men se déploie, il a l'impression de marcher dans un halo dans lequel on fuit le vide à chaque instant. Quand il lui « colle » au corps, le président se sent émerger, grâce à ses 1,78 m, d'une mêlée de rugby.

Les sept automates athlétiques qui l'escortent chaque fois qu'il part en tournée, ont priorité sur le protocole. A chaque étape de la voiture présidentielle, c'est le même étrange cérémonial. Un premier garde du corps saute en marche pour lui ouvrir la portière, un second se précipite pour prendre la serviette du chef de l'Etat comme un ballon, quatre géants encadrent sa précieuse personne comme des arbres le couvriraient de leur masse, un septième compère fonce en éclaireur dans les couloirs et les pièces que Kennedy doit traverser, jette par les fenêtres tous les objets qu'il trouve suspects et jauge d'un coup d'œil méfiant les poches de toutes les personnes présentes sans exception.

Cette méthode de protection n'a pas été inventée spécialement pour J. F. K. — on désigne volontiers le jeune président par ses initiales. Il l'a héritée de son prédécesseur qui, lui-même, se l'est vue imposer comme une tradition américaine.

« LES FRÈRES JACQUES DU SILENCIEUX »

Quand ils se rencontreront le 31 mai prochain à Paris, pour quatre jours d'entretiens, J. F. K. et le général de Gaulle seront au moins d'accord sur ce point :

— Les dispositifs de protection, c'est voyant et ça ne sert à rien !

Ce n'est pas l'avis du directeur de la

La discrétion des « anges gardiens » du général de Gaulle est bien connue. Voilà l'une des rares photos que l'on possède du « gorille » qui protégera Kennedy au cours de son voyage à Paris ; cela explique la mauvaise qualité du document.

sécurité de l'Elysée, M. Cantelaube, ni de son collègue américain de la Maison Blanche. Les deux policiers ont eu un entretien secret un mois avant la rencontre des deux présidents.

Pendant quatre jours, J. F. K. sera placé sous sécurité « gaulliste ». Le responsable de la police de la Maison Blanche s'est beaucoup intéressé à l'organisation du service de protection du général qui, en raison de la personnalité de ce dernier, est sans précédent dans les annales présidentielles françaises. Il n'a cependant pas de commune mesure avec le commando US des super-g'men, auxquels il ne manque plus que d'être électroniques.

En Amérique, depuis trente ans, les gardes du corps des Présidents sont taillés sur le même type. Coiffés d'un feutre identique, la main dans la poche de leur gabardine gonflée par un colt de 11 mm, la taille épaissie par deux armes du même calibre glissées dans leur ceinture, ils sont aussi reconnaissables que s'ils portaient un uniforme. Ce sont des professionnels. On dirait qu'ils sortent d'une école spéciale. Tous sont d'ex-champions de base-ball et ils ont aussi des souvenirs cuisants de rodéo. Ils subissent pendant trois mois l'entraînement physique des marines et ils sont attachés pour deux ans à la Maison Blanche avant d'être reversés dans les « services d'ordre des personnalités ». Ils ne sont pas choisis par le président qui ne les connaît pas et qui les distingue difficilement les uns des autres.

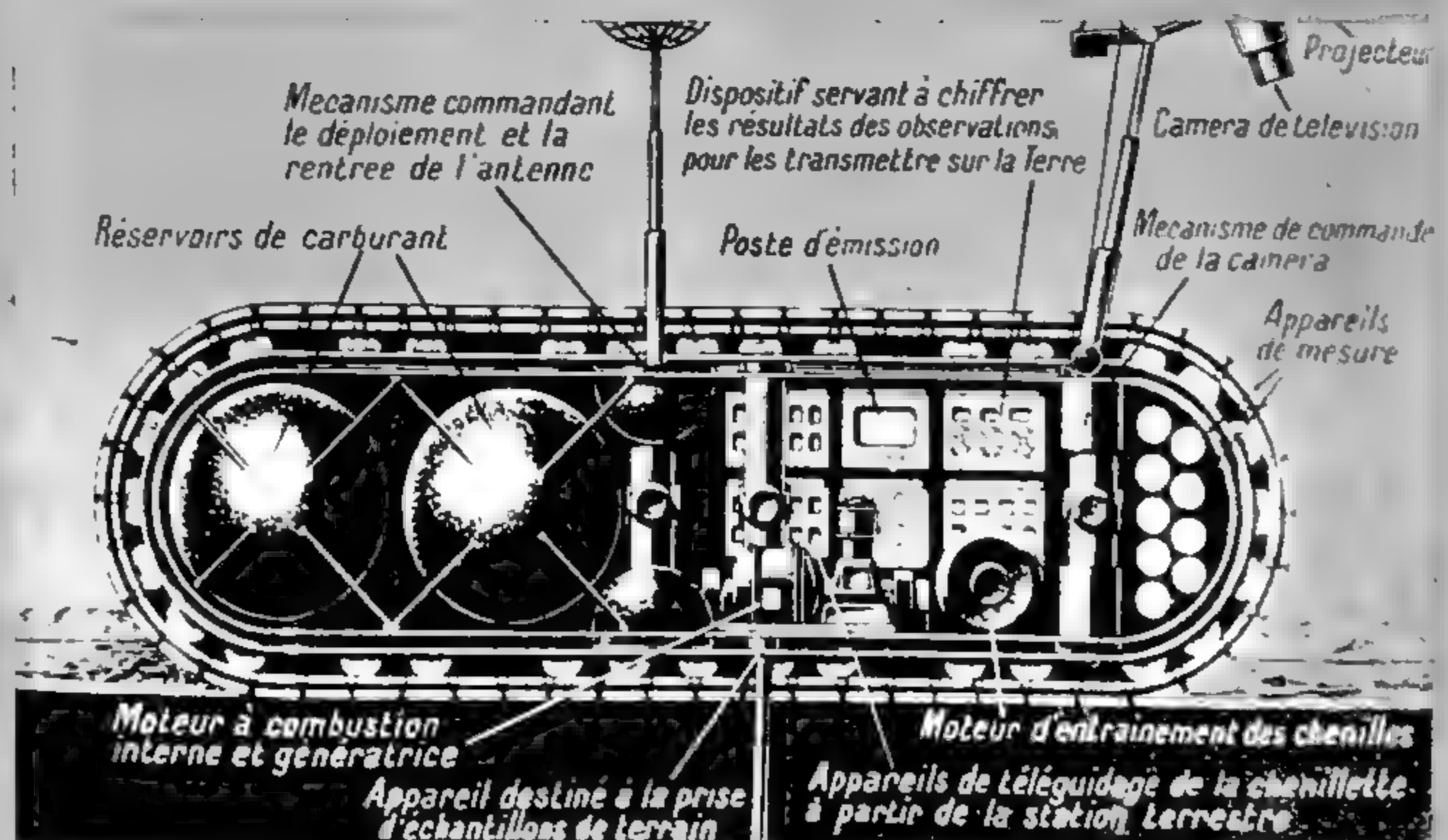
C'est exactement le contraire qui se passe à l'Elysée, où de Gaulle a su se créer un service de sécurité « personnalisé ».

Ses gardes du corps ne sont pas des policiers de métier. Ils agissent en francs-tireurs, tous volontaires. Leurs offres de service ont été agréées non seulement pour leur carrure et leur forme physique exceptionnelles, mais aussi en considération de leur passé. Ce sont des compagnons de la Libération qui ont appartenu ensuite au service d'ordre du R.P.F. Ils ont entouré le général depuis vingt ans.

On les a d'abord appelés « les Gorilles », puis, quand on a su qu'ils étaient quatre, on les a baptisés les « Frères Jacques du silencieux ». Pour de Gaulle, ce ne sont pas des inconnus disciplinés, mais des ombres respectueusement amicales et fidèles.

Agés entre 35 et 40 ans, ils ont quitté leurs occupations, le premier son cours de judo, le second son bar, le troisième son garage et le quatrième son auto-école. Ils

CHENILLETTES POUR EXPLORER LA LUNE



N : ange gardien du général de Gaulle, il sera résident Kennedy pendant quatre jours à Paris

sont devenus fonctionnaires de la SDEC (Services de Documentation et de Contre-Espionnage) avec des appointements de commissaires principaux.

Le seul célibataire du quatuor, Ahmed Djebour, s'est marié au mois d'avril dernier. A leurs domiciles privés, ces hommes tranquilles se tiennent toujours prêts à répondre à l'appel de leur chef : le fidèle Menotti, lui, reste en permanence à l'Elysée ; et chaque fois que de Gaulle sort de l'Elysée avec sa canne de pèlerin, ils prennent la route avec lui.

DES POMPIERS ARMÉS SUR LES TOITS

Ce que le général demande avant tout à ses anges gardiens, c'est d'être invisibles. Pour le moins, de passer inaperçus.

Ils ont chacun un type physique bien différent des autres. Seul l'ancien professeur de judo ressemble à un catcheur, mais comme Lino Ventura, il sait jouer aussi des rôles psychologiques. Devant la haute taille de leur président, la stature des autres, bien qu'athlétique, paraît normale. Ils vont tête nue, comme de Gaulle, qui ne remplacera jamais le képi par le simple chapeau. Ils portent chacun un 7,65, « l'arme administrative », mais cela ne se voit pas sur eux.

Au cours de ses voyages officiels, le général ne veut pas d'autre protection que celle de deux de ses « Gorilles ». Ils ont mission de le suivre mine de rien, comme s'ils faisaient partie de son secrétariat privé et de se tenir prêts à bondir sur lui à la moindre alerte, au moindre mouvement suspect, de le renverser et de se coucher sur lui en l'espace de cinq secondes. Même dans cette position, ils sont capables de tuer sans manquer leur cible.

Il n'est pas facile d'être l'ombre de de Gaulle.

Il ne prévient jamais quand il fend la foule. Ses gestes imprévisibles, son goût pour l'isolement dans la masse mettent en transes son aide de camp, le colonel Bonneval, qui sort toujours de la mêlée les poches arrachées.

Le général se comporte comme s'il était invulnérable. Il pense qu'il a la « baraka » et que, de toute façon, la meilleure défense pour décourager les attentats, c'est la popularité et le mépris du danger.

On lui prête ce propos :

— Mon agresseur ne devrait être condamné qu'à l'asile de fous !

Alors que le président des Etats-Unis dispose d'une Cadillac blindée aux portières renforcées, aux vitres et au pare-brise anti-balles, de Gaulle ne veut pas qu'on dépense 6 000 NF pour poser des vitres imperméables aux projectiles et un toit ignifugé sur la DS de série qui a succédé à sa fameuse 15 CV à double carburateur.

Quand les portes de l'Elysée se referment à nouveau sur le président, les « Gorilles » redeviennent des pères de famille. Là, de Gaulle est gardé comme dans une forteresse.

Premier piège : la garnison de l'Elysée constituée par 50 gardes républicains, n'est que de parade. Les G.R. assurent la faction devant les portes ou servent d'huissiers ou encore de maîtres d'hôtel.

La garde effective est assumée par les 20 agents postés en permanence sur le trottoir de l'enceinte du palais et par un car de police qui fait une ronde ininterrompue autour de l'Elysée.

Il suffit d'appuyer sur un signal d'alarme pour qu'en 50 secondes, 200 policiers accourent du ministère de l'Intérieur tout proche.

Les sous-sols sont fouillés chaque soir, les verrous des grilles d'égouts vérifiés soigneusement.

LES WEEK-ENDS DANGEREUX DU GENERAL

Chaque fois qu'il y a réception, des pompiers armés sont postés en faction sur les toits pour décourager d'éventuels terroristes monte-en-l'air. Chaque photographie accréditée à qui une fenêtre est réservée, est doublée par un inspecteur. Les locataires des immeubles voisins ayant une vue sur l'Elysée, ne peuvent inviter personne chez eux sans que les policiers connaissent leur identité.

Le directeur de la sécurité, M. Cantelaube n'a-t-il pour souci que les voyages officiels ? Non. Il redoute bien davantage les week-ends du général.

Quand il se rend à Colombey — au moins deux fois par mois — de Gaulle ne lui facilite pas la tâche, car il entend se déplacer en simple particulier. Il a interdit que des motards lui ouvrent la route et qu'une voiture le précède. M. Cantelaube qui ne laisse aucune chance aux terroristes, craint que sur ce parcours, le président ne soit victime d'un assassin... de la route. Aussi charge-t-il son adjoint, le commissaire Ducret, de suivre la voiture de

M. et Mme de Gaulle à bord d'une autre DS équipée d'un combiné de radio-téléphone. A côté du policier, prend toujours place un chirurgien de l'hôpital militaire de Versailles portant une trousse qui est un bloc opératoire miniature avec bouteille d'oxygène, réserve de plasma et appareils de garrot.

Puisque le président veut lui-même ouvrir sa route, on fait appel à un hélicoptère de la gendarmerie pour pouvoir scruter la chaussée avant le passage de sa DS. Un autre appareil, moteur chaud, est prêt à décoller pendant toute la durée du voyage. Celui-là est une véritable ambulance volante. Dans les hôpitaux de Coulommiers, Provins, Troyes, Bar-le-Duc, les villes traversées, une chambre est réservée en permanence et une équipe de chirurgiens se tient toujours disponible.

Aucune de ces précautions n'apparaît exagérée si l'on sait que le général adore la vitesse. Sur son ordre, son chauffeur doit rouler à une moyenne de 130 km/heure sur la route étroite et bordée d'arbres, de Paris à Chaumont, via Troyes. Quelles que soient la brume, les plaques de verglas qui parsèment l'itinéraire de points noirs, il n'a pas le droit de ralentir l'allure.

Dernièrement, quand il a rendu visite à Adenauer, de Gaulle a eu le plaisir de rouler avec le chancelier dans une Mercedes 300 SL à 170 km/heure sur une petite route au trafic intense.

Au seul de Colombey-les-deux-Eglises, le commissaire Ducret respire. C'est le co-

lonel de gendarmerie de Chaumont qui est responsable de la sécurité du président à l'intérieur du village. Mais de Gaulle ne compte alors que sur deux invités permanents à la Boisserie : deux des « Frères Jacques » qui dorment à tour de rôle le jour ou la nuit.

Pendant le séjour de son hôte à Paris, le général prêterait à JFK son « bouchier humain », le Gorille judoka, qui couvrira plus aisément son nouveau patron que les 1 m 97 du « plus illustre des français ».

La sécurité « personnalisée » du maître de l'Elysée a des chances de séduire le jeune président des Etats-Unis. De même que sa femme Jacqueline a une préférence marquée pour les robes des couturiers français, il pourrait bien de son côté, importer aux U.S.A. la mode des « Gorilles bien tranquilles » qui ont la discrétion des agents secrets et non la présence bruyante des policiers professionnels.

Parfois, de Gaulle disparaît de l'Elysée sans prévenir. Ses éclipses durent douze minutes. Pour se étendre, il se fait alors conduire seul dans sa DS sur l'autoroute de l'Ouest et quand la voiture est arrêtée à un feu rouge, il dissimule son visage derrière un journal déplié.

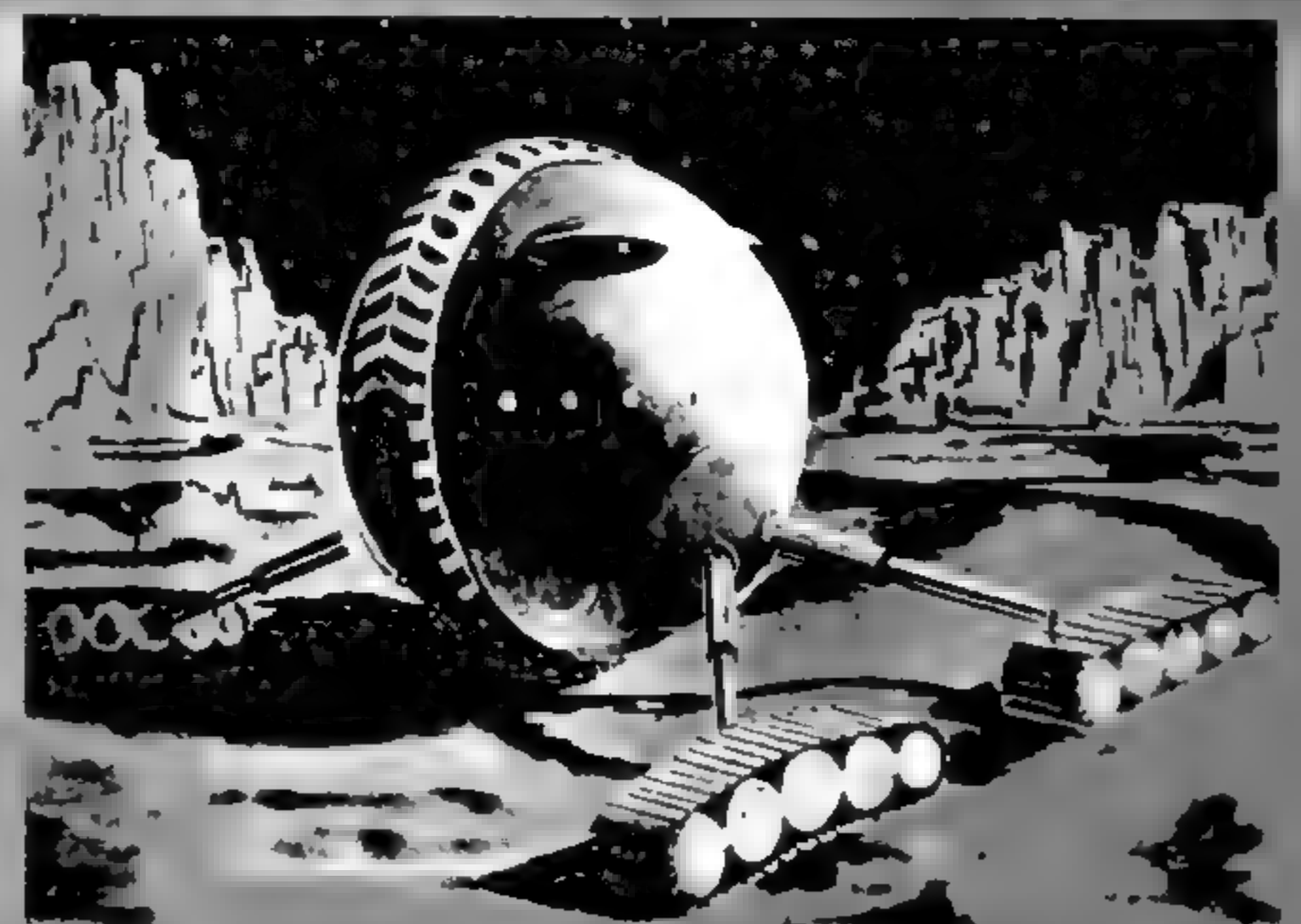
Kennedy ne pourrait faire une semblable escapade sans que des voitures de g'men aux sirènes hurlantes se lancent à ses trousses. Quand sa petite fille Caroline dont le jeu favori est de semer le détective attaché à sa personne, veut se promener seule avec son père, les gardes du corps se déploient en tirailleurs.

Cadillac blindée pour Kennedy

Voici la Cadillac blindée du président des Etats-Unis. Cette voiture construite pour le président Eisenhower est une véritable petite forteresse. Le général de Gaulle, lui, se contente d'une modeste D.S. de série.



La conquête des espaces cosmiques déchaîne l'imagination des inventeurs. La réalisation des vaisseaux qui permettraient d'aborder un jour les planètes inconnues n'est pas le seul problème qui se pose aux ingénieurs, il faut dès maintenant songer aux divers moyens de locomotion qui pourront transporter les hommes et les instruments de mesure à la surface de la lune. Depuis longtemps déjà, les savants russes étudient ce problème et ils ont mis au point une chenillette à moteur à combustion interne, pouvant être téléguidée à partir d'une station



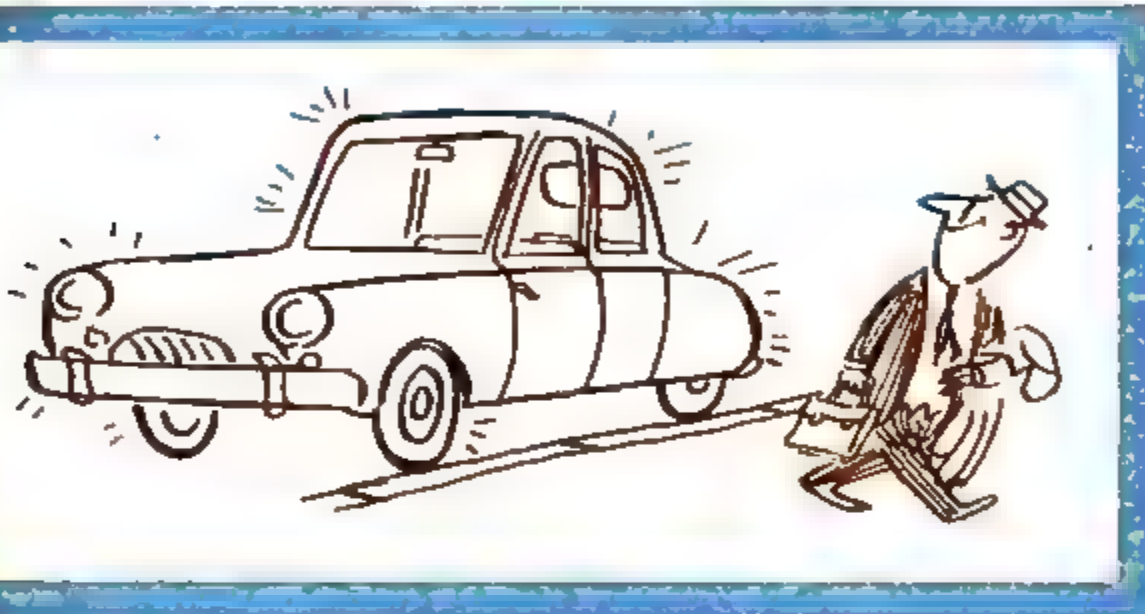
terrestre (photo ci-contre, à gauche). Ce véhicule futuriste est équipé d'une caméra de télévision, véritable œil, pouvant transmettre à la terre toutes les indications recueillies au cours de son périple. Les laboratoires spécialisés américains étudient sérieusement de leur côté deux projets de véhicules lunaires pouvant transporter un groupe d'explorateurs (photo ci-contre). Le premier ressemble un peu aux chenillette d'exploration polaire, la seconde aurait la forme d'une boule supportée par quatre pieds télescopiques fixés chacun à un train de chenille.

Nicolas

LA BONNE SURPRISE

PAPA est entré dans la maison avec un gros sourire.

« Ma petite famille va être contente, il a dit, j'ai une bonne surprise pour elle. Regardez par la fenêtre et dites-moi ce que vous voyez. » « Je vois un agent de police en train de mettre une contravention sur une auto verte » a dit maman. Alors papa n'a plus souri et il est sorti en courant. Maman et moi, nous l'avons suivi.



Papa était sur le trottoir, en train de parler avec un agent de police qui écrivait des tas de choses sur un petit papier bleu, avec le même air que le Bouillon, notre surveillant, quand il prend nos noms pour nous punir.

« Mais enfin, monsieur l'agent, disait papa, je ne comprends pas... » « Cette voiture est stationnée devant une sortie de garage » a répondu l'agent. « Mais, c'est mon garage, et c'est ma voiture ! » a crié papa. « Comment, ta voiture ? » a demandé maman. « Je t'expliquerai, a dit papa, tu vois bien que je suis occupé. » « Que ce soit votre garage ou pas, ça ne fait rien à l'affaire, a dit l'agent de police. Le Code de la Route est formel à ce sujet.

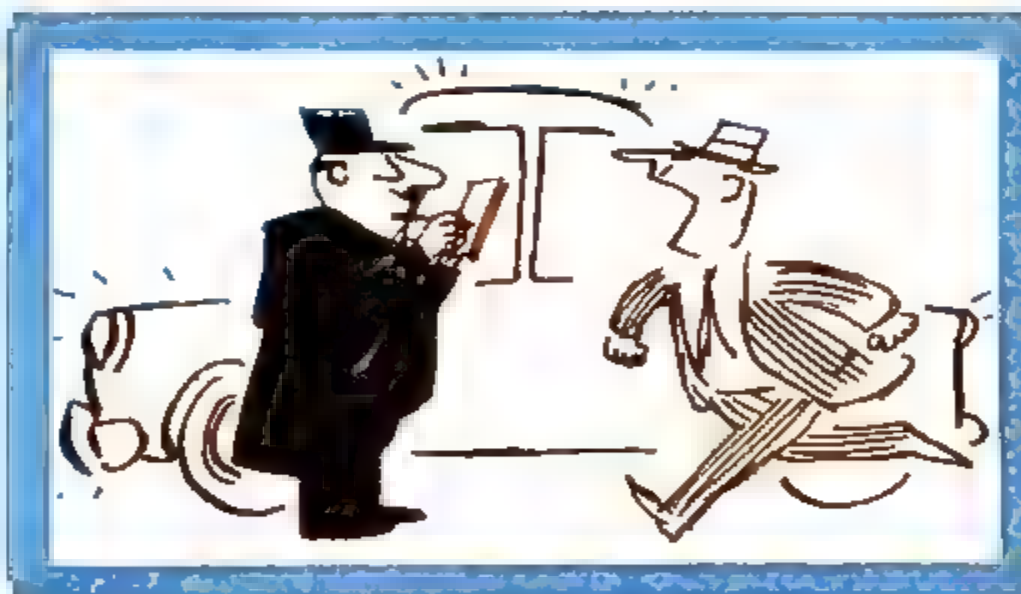
Vous connaissez le Code, je suppose ? » « J'aimerais tout de même que tu me dises ce que c'est que cette voiture ! » a crié maman. « Je le connais très bien, le Code. Je conduis depuis des années, et je vous préviens que j'ai des amis très haut placés ! » a dit papa. « Eh bien ! tant mieux, a dit l'agent de police, peut-être qu'ils vous prêteront de l'argent pour payer cette contravention. En attendant, vous leur donnerez bien le bonjour. » L'agent a rigolé et il est parti.



Papa, il est resté, tout rouge, avec son petit papier bleu. « Alors ? » a demandé maman, qui avait l'air nerveuse. « Alors, a dit papa, j'ai échangé notre vieille voiture contre celle-ci. J'ai voulu vous faire une bonne surprise, à toi et à Nicolas, mais ça commence mal ! » Maman s'est croisé les bras, et il faut qu'elle soit très fâchée pour faire ça. « Comment ? elle a dit, tu fais un achat de cette importance sans même me consulter ? » « Si je t'avais consultée, ça n'aurait plus été une surprise », a dit papa. « Oh ! je sais, a dit maman. Je ne suis pas assez intelligente pour te conseiller au sujet de l'achat d'une voiture. Les femmes, ça ne

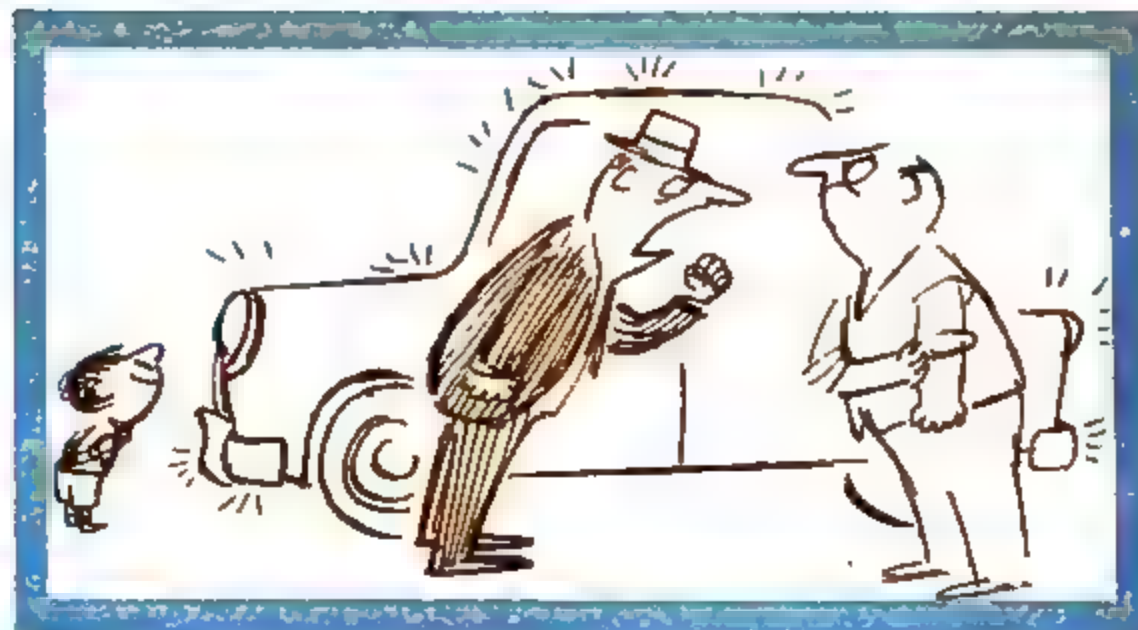
sert qu'à faire la cuisine. N'empêche que, quand tu vas seul chez le tailleur pour t'acheter un costume, c'est du joli ! Souviens-toi du rayé ! » « Qu'est-ce qu'il avait, le rayé ? » a demandé papa. « Rien, si ce n'est que je n'en voudrais même pas comme toi ! a dit maman. Et il fait des plis ! Et puis tu aurais pu au moins me consulter pour la couleur de la voiture. Ce vert est horrible. D'ailleurs,

sert qu'à faire la cuisine. N'empêche que, quand tu vas seul chez le tailleur pour t'acheter un costume, c'est du joli ! Souviens-toi du rayé ! » « Qu'est-ce qu'il avait, le rayé ? » a demandé papa. « Rien, si ce n'est que je n'en voudrais même pas comme toi ! a dit maman. Et il fait des plis ! Et puis tu aurais pu au moins me consulter pour la couleur de la voiture. Ce vert est horrible. D'ailleurs,



tu sais bien que je ne supporte pas le vert ! » a dit maman. « Depuis quand ? » a demandé papa. « Ce n'est pas la peine de faire le malin. Je retourne dans ma cuisine, puisque je ne suis bonne qu'à ça ! » a répondu maman, et elle est partie. « Eh bien ! moi qui voulais lui faire plaisir, c'est gagné » a dit papa, et puis il m'a dit de ne pas me marier, et moi je suis d'accord, sauf avec Marie-Edwige, une voisine qui est chouette.

« Qu'est-ce que t'est que ce vacarme ? » a demandé M. Blédurt qui était venu près de nous sans qu'on le voie. M. Blédurt, c'est un voisin qui se fâche tout le temps avec papa. Papa s'est retourné d'un



coup. « Ah ! ça m'aurait étonné que tu ne viennes pas fouiner, toi ! » « C'est quoi, ça ? » a demandé M. Blédurt, en montrant la voiture du doigt. « C'est ma nouvelle voiture, a répondu papa, je peux ? » M. Blédurt a tourné autour de l'auto et il a mis sa lèvre d'en bas très en avant. « Drôle d'idée d'acheter ça, a dit M. Blédurt, tout le monde sait que c'est un veau, et que ça ne tient pas la route. » Papa a rigolé. « Ouais, il a dit, c'est comme la fable du renard et des raisins, ils sont trop verts. » Je la connais cette fable, c'est l'histoire d'un renard qui veut manger des raisins, mais comme ils sont trop verts, il ne peut pas y arriver, alors, il s'en va chercher autre chose à manger sur un autre arbre. On a appris la fable la semaine dernière à l'école et j'ai eu trois, mais aussi, quand Alceste a la bouche pleine, on ne comprend rien à ce qu'il souffle. « Ça, pour être trop verts, ils sont

trop verts, a dit M. Blédurt en rigolant. On dirait un plat d'épinards, ta guimbarde ! » « Je te signale, espèce d'ignare, a dit papa, que cette couleur, émeraude limpide, est la teinte à la mode. Quant à ma guimbarde, comme tu dis, si elle ne te plaît pas, ça n'a aucune importance. Tu ne monteras jamais dedans, moi vivant ! » « Si tu veux rester vivant, n'y monte pas non plus, a dit M. Blédurt, à vingt à l'heure, dans un virage, elle fait des tonneaux. » « Et mon poing sur ta grosse figure de jaloux, a demandé papa, tu le veux ? » « Essaie seulement », a dit M. Blédurt. « Ah ! oui ? » a demandé papa, « oui » a répondu M. Blédurt, et ils ont commencé à se pousser l'un l'autre, comme ils font souvent pour rigoler. Pendant qu'ils étaient occupés à faire les guignols, moi je suis monté dans l'auto pour voir comment c'était dedans. C'était chouette, c'était tout neuf, et ça sentait drôlement bon. Je me suis mis au volant et j'ai fait vroom, vroom. Je vais demander à papa de m'apprendre à conduire. Ce qui est embêtant, c'est que les pédales sont trop basses pour mes pieds.

« Nicolas ! » a crié papa. Moi, ça m'a fait tellement peur, que j'ai klaxonné avec le genou. « Veux-tu descendre de là tout de suite, a dit papa, qui t'a permis ? » « Je voulais voir comment c'était dedans, j'ai dit, je ne savais pas que tu avais fini avec M. Blédurt ! » et je me suis mis à pleurer. Maman est sortie en courant de la maison. « Qu'est-ce qui se passe ici ? elle a demandé. Tu te bats avec les voisins, tu fais pleurer le petit, tout ça à cause de cette voiture que tu as achetée sans me consulter. » « On le

saura, a dit papa. Et je me demande comment tu as pu voir tout ça de la fenêtre de la cuisine qui est de l'autre côté de la maison. » « Oh ! » a dit maman, et elle s'est mise à pleurer, en disant qu'elle n'avait jamais entendu quelque chose d'aussi vexant de sa vie, et qu'elle aurait dû écouter sa maman à elle, qui est ma mémé, et qu'elle était très malheureuse. Comme je pleurais aussi, ça faisait un drôle de bruit, et puis on a vu arriver l'agent de police. « Je parie que c'est vous qui avez klaxonné, il a dit, et il a sorti son petit carnet. « Non, monsieur, j'ai dit, c'est moi qui ai klaxonné. » « Nicolas ! Tais-toi ! » a crié papa. Alors je me suis

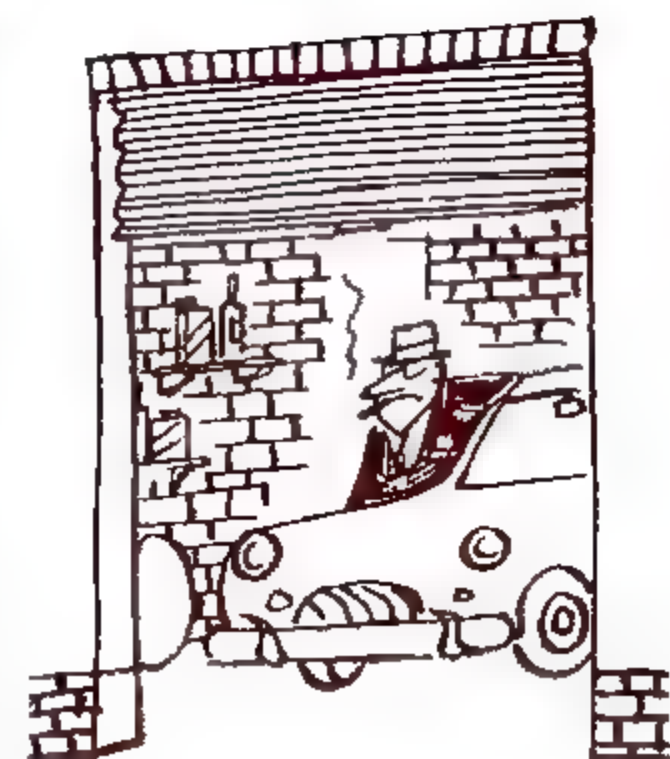


remis à pleurer, c'est vrai, quoi, c'est pas juste à la fin, et maman m'a pris par la main et m'a emmené dans la maison. En partant, j'ai entendu l'agent de police qui disait à papa : « Et vous êtes toujours sur la sortie de garage. Bravo ! Comme ça vous aurez des tas de choses à leur raconter à vos amis haut-placés ! »

A l'heure du dîner, papa n'était toujours pas sorti du garage où il était avec l'auto. Alors, ça nous a fait de la peine, à maman et à moi, et nous sommes allés le chercher. Maman a dit à papa qu'après tout, elle n'était pas si mal, la couleur de l'auto, et moi j'ai dit que ça sera amusant de faire des tonneaux dans les virages.

Et papa a été très content, parce qu'il a vu que nous l'avions pardonné.

par SEMPÉ et GOSCINNY



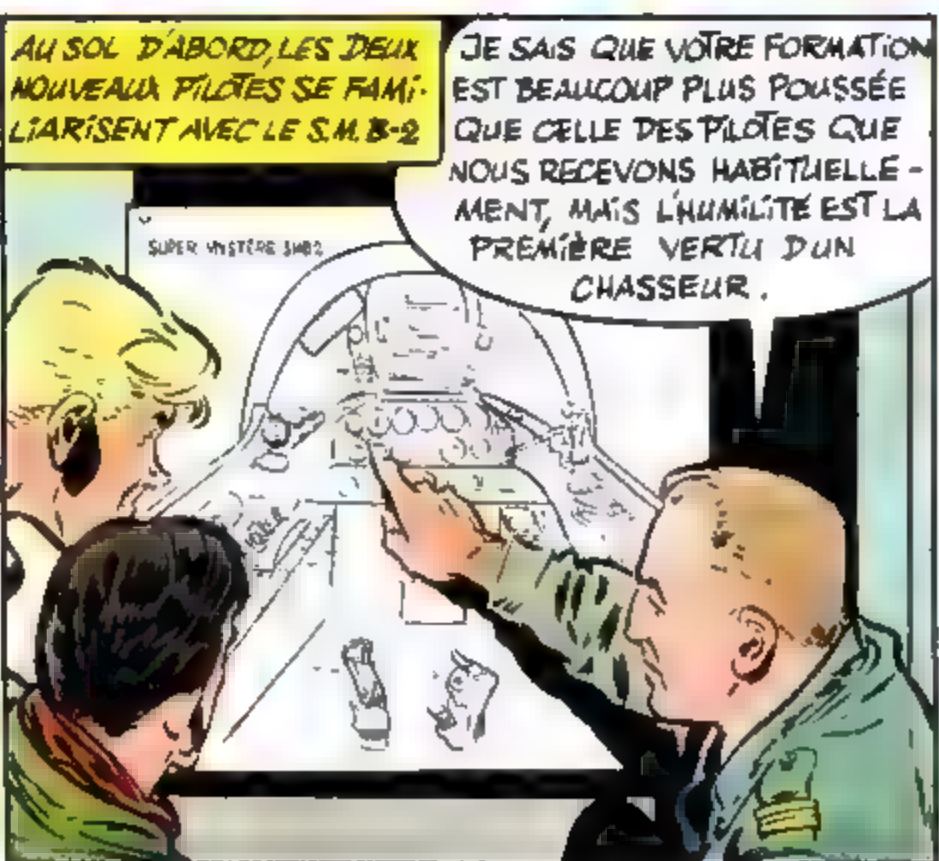
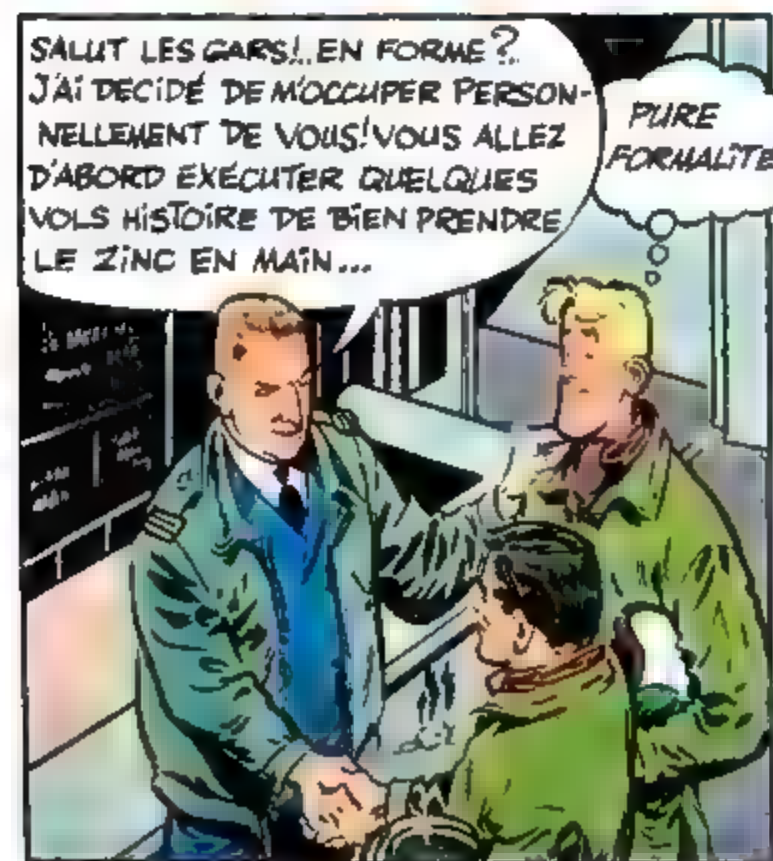
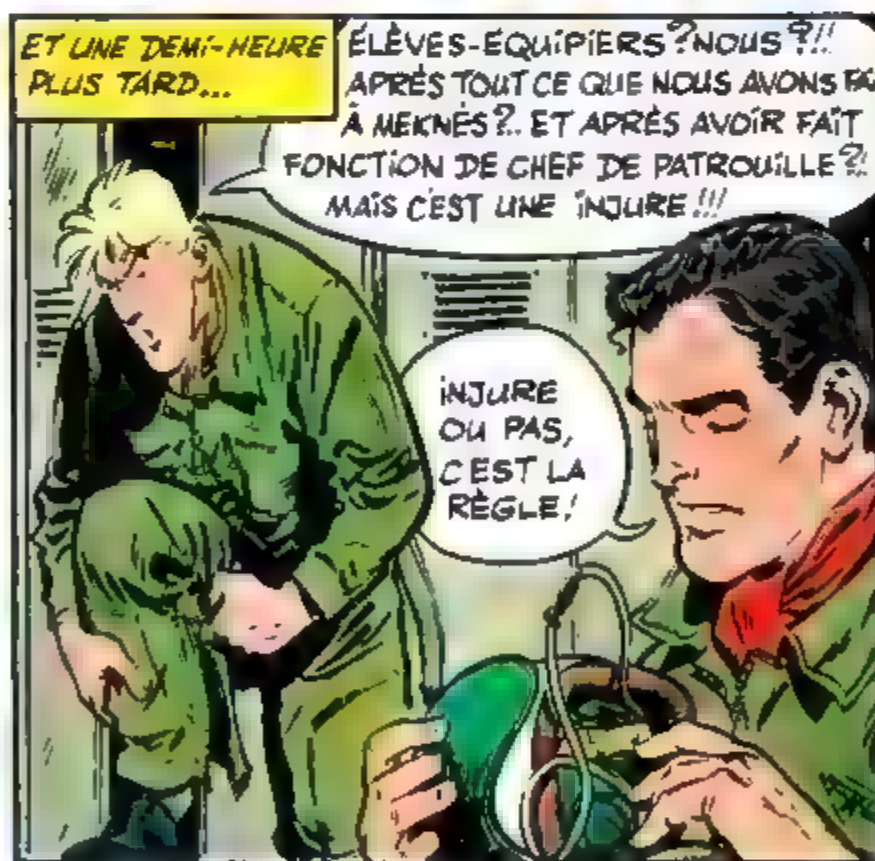


DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — A la base de Creil, Tanguy et Laverdure subissent la plaisanterie classique des galons intervertis. Puis, ils visitent avec le capitaine Jaubert le 1^{er} escadron auquel tous deux seront affectés.



BELLE ISLE

la goélette canonnière
de la série MARINE

en vente partout

148 pièces

H = 48 cm

L = 38 cm

une véritable pièce
de collection



Heller

LES PLUS BELLES MAQUETTES FRANÇAISES

Tu dois connaître

LE CHAMPION DES RASOIRS ÉLECTRIQUES

Ce rasoir vient enfin d'être mis au point, après de longues années de recherches, par les ingénieurs d'une grande firme française : la Societé CALOR.

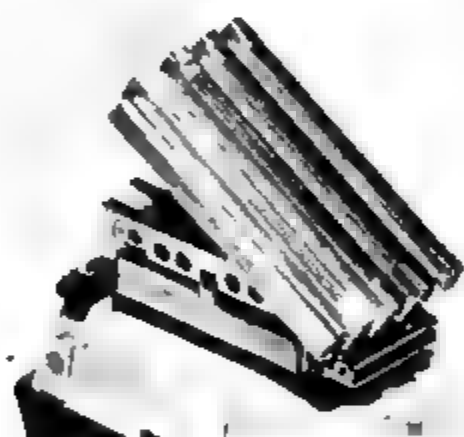
Dans un souci de perfection, sa fabrication a été confiée à la main-d'œuvre du Jura, la plus spécialisée, depuis longtemps, dans les travaux de haute précision : horlogerie, bijouterie, etc.

Sais-tu que les 4 grilles de la tête de coupe de ce rasoir CALOR ont une épaisseur de 55/1000 de mm. Chacune d'elles est perforée de 126 fentes rigoureusement semblables (Voir photo n° 2). Ces grilles subissent ensuite de très nombreuses opérations de finition et de polissage, afin d'obtenir la douceur parfaite d'utilisation tout en assurant un rasage rapide, de près et en silence.

Cette dernière qualité est obtenue par un moteur du système électromagnétique indérégtable, qui entraîne la partie mobile de la tête à la vitesse de 50 cycles par seconde, ce qui correspond à 400 000 coupes à la seconde.



RASOIR CALOR



TÊTE DE COUPE

Ce rasoir électrique français est conçu pour tous les Français au prix sensationnel de 48,50 NF seulement.

Le 18 juin sera la date où tu seras heureux de souhaiter la fête de ton Papa. Voilà une bonne occasion de lui prouver ton affection en lui offrant un rasoir, CALOR.

Si tu nous envoies le bon de garantie de cet appareil avant le 30 JUIN, en nous signalant le journal dans lequel tu as lu cette offre, nous serons heureux de t'envoyer, par retour, une magnifique camionnette 2 CV pour compléter ta collection de modèles réduits.

N'oublie pas d'indiquer lisiblement ton NOM et ton adresse.

Achète un rasoir CALOR. Tu feras un double plaisir, à Papa et à toi, et écris vite à CALOR, place Courtois, LYON (8').

PRODUCTION

HARDTMUTH KOH-I-NOOR

Tes dessins auront
des couleurs éclatantes !
Ta boîte sera la plus belle !

COMME ELEPHANT



SPÉCIAL VACANCES

La varappe a été longtemps l'apanage exclusif d'une élite fortunée qui recherchait plus en gravissant les sommets vierges des Alpes l'exploit sportif que le goût de l'effort. De Chamonix à Gap la carte

est émaillée des noms glorieux de ceux qui vainquirent les orgueilleuses : Coolidge, Tuckett, Summer... Les vieux guides gardent encore le souvenir de ceux qui soblaient le champagne au-dessus de 4 000 mètres et repartaient le lendemain à l'assaut d'un nouveau sommet.

Aujourd'hui, les choses ont bien changé. Il ne reste plus guère de « Premières » à faire ; seules, quelques voies vertigineuses continuent à défier les acrobates du rocher, mais, au début de chaque été, quelques milliers de jeunes sportifs sortent du placard piolet et crampons et s'en vont sans autre orgueil que celui, légitime, d'atteindre le sommet, se mesurer aux cimes alpestres. Se mesurer, oui,

car la montagne est la jauge véritable de la force physique et de la volonté. Quelle meilleure école pour apprendre à se connaître ? La montagne ne triche pas mais elle sait révéler à ses amoureux des joies durables. En montagne, il ne s'agit pas de monter toujours, il faut aussi parfois songer à redescendre.

Photos ci-contre : voici la bonne méthode pour réaliser un rappel de corde en surplomb.



La varappe : sport

Tout en bavardant, M. Lefèvre, président du groupe « Jeunes à la montagne », du Touring-Club de France, suit d'un regard attentif la progression de ses jeunes camarades tout au long des voies d'escalade qui nous entourent.

Un jeune grimpeur vient de sortir un passage difficile.

— Voyez-vous, il y a seulement trois mois, ce garçon-là était incapable de la plus petite grimpe. Aujourd'hui, il a gagné de l'assurance, non seulement sur le rocher, mais dans la vie de tous les jours. Je crois à l'escalade, déclare M. Lefèvre, en tant qu'école de volonté et de maîtrise de soi. La varappe permet non seulement un développement physique harmonieux, car c'est un sport complet qui se pratique dans les meilleures conditions d'aération, mais encore elle oblige les gens qui s'y adonnent à se bien connaître, à accepter avec humilité leurs limites, donc à tenter de s'améliorer en les dépassant : la montagne ne triche pas.

Le groupe « Jeunes à la montagne » a été créé le 6 novembre dernier et, déjà, il réunit une trentaine de membres actifs. Notre but est d'en adopter davantage encore, car l'encadrement le permet. Les jeunes sont répartis en quatre sections, selon leur âge, leur aptitude et leur degré de connaissance montagnarde. Chaque groupe est placé sous la responsabilité d'un commissaire.

Cet été, nous passerons trois semaines au hameau du Tour, près de Chamonix. Sous la conduite de guides, les jeunes montagnards tenteront quelques grandes courses, comme la Tour-Ronde et peut-être le mont Blanc.

Cela paraît très vertigineux ! En fait il suffit de connaître la bonne méthode.



Les jeunes PILOTES qui désireraient devenir des varappeurs émérites peuvent s'adresser au Touring-Club de France, « groupe jeunes à la montagne », section jeunesse, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16').

Ils ont appris à manier le piolet à Fontainebleau

DEMAIN ILS AFFRONTERONT LES GLACIERS ALPINS

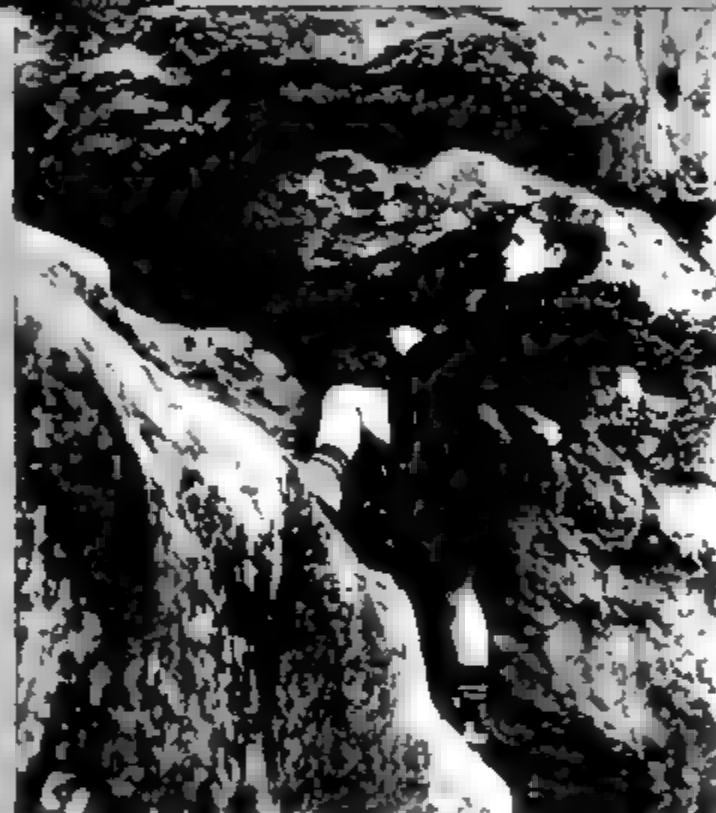


On ne s'attaque pas au rocher sans un apprentissage préalable. Il faut d'abord savoir bivouaquer, savoir lire la carte, reconnaître les points caractéristiques. C'est le but que s'est assigné la section « Mont-Blanc » qui groupe les débutants.



Le but de cette section créée par le Touring-Club de France est justement de donner aux jeunes, non seulement le goût de la montagne, mais encore la technique nécessaire pour affronter le rocher sans danger. Petit grimpeur deviendra grand ! après quelques dimanches passés à Chamarande ou à Fontainebleau, Lulu épaulera ce jeune champion (photo ci-dessus) qui, bien qu'âgé de 12 ans, laisse beaucoup d'adultes au pied du rocher.

Il n'est pas d'âge pour s'attaquer à la montagne, il faut seulement commencer selon ses moyens et écouter les sages conseils des aînés. Lulu (12 ans) fait preuve déjà d'une grande habileté et d'ici quelques années il tentera avec succès l'ascension des ardues aiguilles chamoniardes. Lulu est le plus jeune membre de « jeunes à la montagne » que dirige M. Laffrey ; c'est un passionné de la varappe et il fait modérer ses élan.



rt merveilleux et école de courage

Une petite gare quelque part au sud de Paris, un passage à niveau perpétuellement fermé, un morceau de route qui se rétrécit de plus en plus jusqu'à n'être qu'un sentier herbeux gravissant la colline au milieu des ormeaux et des églantiers fleuris. De temps à autre, entre les arbres, apparaît un bloc de grès brun. Sacs au dos, cordes à torsion tricolores sur l'épaule, pantalons de varappe et anoraks matelassés, le guide et son compagnon gravissent allègrement la sente ravinée par les dernières pluies. Nous suivons plus lentement, ahannant un peu, heureux tout de même de respirer un air nouveau, attentifs au chant du coucou annonçant la pluie, aux étoiles de soleil sur le feuillage tout neuf.

La pente s'atténue. Le sentier ondule encore un peu au milieu des arbres et brusquement nous débouchons sur une terrasse de rocher poli coupée de crevasses et de cheminées. En contre-bas une vingtaine de jeunes gens aux chemises bariolées commentent sans charité les efforts d'un débutant, accroché à la paroi comme un singe, s'efforçant tous muscles tendus de sortir de « la boîte aux lettres ».

« Non, Jean, décolle-toi au maximum si tu ne veux pas rester là toute la nuit ! »

Les muscles tremblent. Le jeune varappeur ose jeter le bras en avant, agrippe désespérément le « graton » du bout des doigts, tire et dans un « réta » impeccable atterrit sur la plate-forme supérieure, rouge, suant mais plein de fierté. Aussitôt il se précipite sur le guide topo, le consulte rapidement pour jauger son effort en cotation alpine.

« J'ai quand même passé du 4 ! »

Le « 4 » de Chamarande ce n'est peut-être pas le « 4 » qu'on rencontre dans les Alpes, mais tout de même on leur montrera aux gens du hameau du Tour ce qu'on sait faire. Car on en parle des Alpes et on en rêve. Pour tous ce sera la consécration.

Ils sont là une vingtaine, âgés de 12 à 16 ans, qui, chaque fin de semaine, endossent le pantalon de varappe, chargent le sac sur l'épaule et s'en vont effectuer des premières (pour eux) dans les rochers de Fontainebleau. Il y a seulement six mois, ils ne connaissaient de la montagne que les quelques cartes postales du Tyrol ou bien de Chamonix 1898 épinglées au-dessus du calendrier des postes. Aujourd'hui, l'escalade n'a (presque) plus de secrets pour eux. Bien que n'ayant jamais mis les pieds sur un glacier, ils savent même manier correctement le piolet et tailler la glace. L'entraînement s'est effectué dans une sablière de la région parisienne au moment où le sable compact, gelé, présentait le même aspect, offrait les mêmes conditions de travail que la glace. C'est probablement la première école de glace qui ait été faite si près de Paris, du moins depuis que les glaciers ont disparu des côtes de Chamagne.

Si un jour vous apprenez qu'un Jean-Pierre ou bien un Charles a vaincu le dernier sommet vierge de Patagonie ou du Tibet, ou bien si plus simplement, au détour d'un glacier, vous faites la connaissance d'un vieux coureur de montagne et que vous lui demandiez quel est son plus beau sommet, il vous répondra peut-être : Chamarande 1961, ma première escalade !



Christian a découvert la varappe ; depuis Chamarande, au détour des Alpes, et il aime l'escalade en solo. Il s'entraîne sérieusement pour le club chamoniard.

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"

RESUME. — Cochise surveille des chercheurs d'or. Ceux-ci viennent de miner la falaise et décident de la faire sauter quand le chef indien se trouvera près de la charge d'explosif.

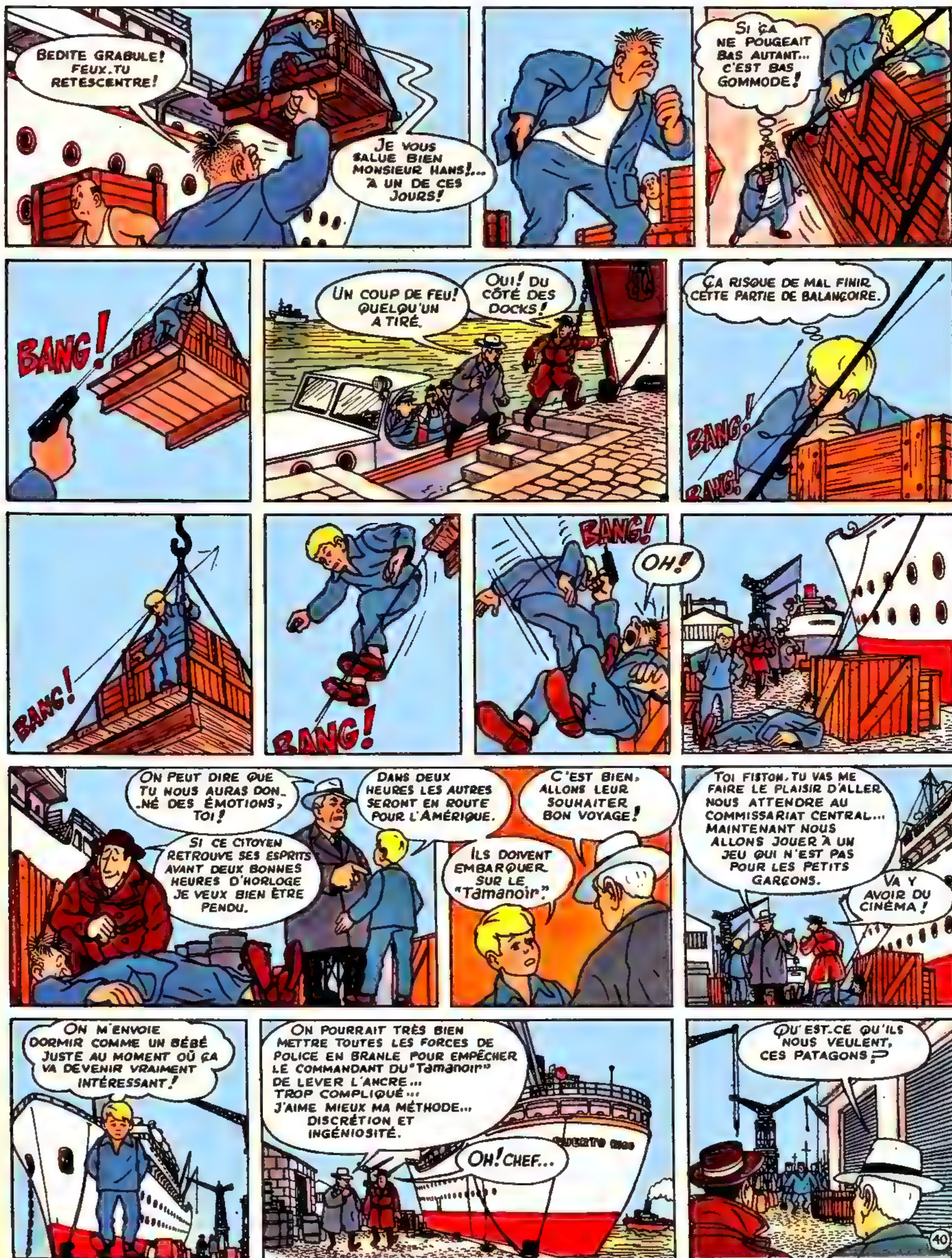


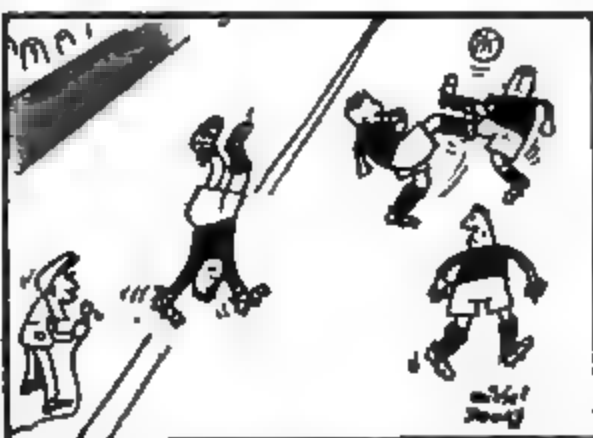


P'TIT PAT

RESUME. — Le Havre. Grâce à des complicités secrètes, R.R.C. et ses hommes vont partir pour l'Amérique. En principe, P'tit Pat doit être du voyage. Mais P'tit Pat ne se sent pas l'âme d'un Christophe Colomb!

DESSINS DE DAQUES - TEXTE DE FORLANI





— Après s'être fait passer le pied, le courageux Jean Fontaine revient jouer sur le terrain...
(Dessin de Michel Douay.)

TACOTS, PAS MORTS

Si vous habitez Lille, Versailles, Paris, Tours, Bordeaux, Biarritz, Saint-Sébastien, vous avez peut-être vu passer ou bien vous pourrez voir passer le « Rallye des tacots » Bruxelles-Madrid en douze étapes, coupées de trois jours de repos.

Sont engagées quarante-sept voitures ayant presque toutes plus d'un demi-siècle d'âge. Celles classées « très vieilles » datent même d'avant 1905 et doivent rouler à une moyenne imposée de 18 km à l'heure. Les autres, de 20 ou 25 km à l'heure.

L'une des doyennes est une Renault 1900. Les autres marques, Fiat, Peugeot, Ford, Rover, Mercedes, Oldsmobile, Panhard-Levassor ou des noms aujourd'hui plus oubliés comme Hispano-Suiza, Brasier, Clément Bayard, de Dion, Minerva, Delagen Le Zèbre ou Buchet.

Ce rallye reprend, cinquante-huit ans après, l'itinéraire de la fameuse et très meurtrière course Paris-Madrid de 1903 qui fut interrompue à Bordeaux après que dix personnes y aient trouvé la mort.

CERVEAUX EN EBULLITION

A la Foire de Paris, qui vient de se terminer au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, le concours Lépine avait mis en compétition 450 inventeurs pères de la bicyclette amphibie, de l'aviron articulé ou du parapluie à hélice pivotante, etc.

A Vancouver, une firme de publicité a expérimenté un nouvel engin : un canon lance-prospectus monté sur une voiture qui parcourt les rues de la ville. Ou plutôt qui parcourt, puisque la police a interdit, jusqu'à nouvel ordre, ce bombardement inattendu.

A L'ABORDAGE !

Au cours des douze mois précédents, on a compté treize attaques de pirates (des vrais !) écumant la mer autour des Célèbes, un archipel de l'Océan Pacifique qui, dans ce secteur, ne mérite pas son nom.

DIAMANT VEDETTE

Le 20 juin à Londres, doit être vendu un diamant célèbre, non seulement parce qu'il a appartenu au dernier empereur d'Autriche François-Joseph, mais parce qu'il est énorme : d'un diamètre de 2,5 cm, il pèse 78,54 carats et vient d'être estimé 1 400 000 NF.

Son propriétaire français cache jalousement son identité. Au moins autant que son futur propriétaire, sans doute américain. Tous deux ne veulent pas avoir d'ennuis avec leur percepteur.

MUSIQUE CONTRE DOULEUR

Un dentiste américain, le docteur Wallace Gardner, de Cambridge, dans le Massachusetts, opère sans douleur, dit-il, grâce à une utilisation systématique des sons.

« NOUS AVONS LU POUR VOUS »

De Babylone à Brasília, par Wolf Schneider. (Edit. Plon.) Quel abîme entre les quelques huttes, où vivent les peuplades primitives, et les gigantesques capitales des grands États modernes ! Dans l'histoire des hommes, les grandes agglomérations jouent le rôle de thermomètres qui indiquent le degré de civilisation. Avec ce livre, on possède la première

histoire des villes du monde, et on découvre de bien curieuses choses sur le passé et sur l'avenir. Saviez-vous que c'est Tokyo qui est la ville la plus peuplée, avec 9 700 000 habitants ? (C'est-à-dire plus que toute la Belgique qui compte 9 100 000 âmes). Saviez-vous, qu'au rythme où vont les choses, la Terre risque de devenir une immense ville ? L'accrois-

sement de la population du globe le laisse prévoir. Vous découvrirez dans ce livre, encore beaucoup de renseignements sur la ville la plus haute, la plus étendue, la plus ancienne. Vous saurez où s'ouvrent les plus longues et les plus larges avenues, et comment la grande ville en même temps qu'elle favorise le progrès, le dégrade aussi.

Il détourne d'abord l'attention de ses patients par une musique qui les détend, puis pendant l'opération, il leur fait entendre des sons contrôlés, qu'il appelle des « sons blancs », et qui, reçus par le cerveau, « font barrage » à l'arrivée des impressions de douleur, paraît-il. Le docteur Gardner affirme que sa méthode est efficace neuf fois sur dix.

AU GALOP !

En Yougoslavie, le metteur en scène Richard Pottier vient de commencer à tourner un célèbre épisode de l'histoire romaine, l'enlèvement des Sabines, avec 3 000 hommes, 1 000 femmes et 1 500 chevaux. Faites le calcul : il y aura 2 500 piétons.

LES YEUX DE BOUDDAH

Le bouddah géant de Pa-Kua-Shan, à Formose, vient d'ouvrir les yeux. En fait, il s'agit d'une cérémonie au cours de laquelle, parmi les hymnes et les fumées d'encens, un moine bouddhiste a peint en rouge les pupilles des yeux d'une statue géante de 22 m de haut, dont l'extérieur seul vient d'être achevé alors que les travaux ont commencé en 1956.

Ces yeux ont un mètre de large, le nez, 1,50 m de long et le tour de poitrine plus de 12 m. A l'intérieur, six escaliers successifs permettront de monter jusqu'au sommet.

Coût total : 325 000 NF.

AVOCATS EN CIVIL

En coulisses du Congrès National des Avocats qui vient de se tenir à Toulon, on a laissé entendre que, par décision du ministère de la Justice, les avocats pourraient, un jour, ne plus porter de robe, ni d'hermine. Les magistrats non plus.



— Et une livre de boudin !...
(Dessin de Piem.)

Les intéressés ne sont pas d'accord : ils ne pourraient plus faire d'effets de manches. A noter qu'avocats et magistrats américains, pour ne citer que cet exemple, restent « en civil » à la ville comme au prétoire et que les juges britanniques, plus conservateurs, portent une antique perruque dite « à maréchaux ».

AUTO-STOP

Un écrivain astucieux, Yves-Guy Berges, a profité de la récente grève des transports pour distribuer sur le Rond-Point des Champs-Élysées, à Paris, les vingt premiers exemplaires de son dernier livre : « Auto-Stop ». Un petit guide pratique pour ceux qui ont choisi cette façon peu onéreuse de voyager.

Grand spécialiste, Yves-Guy Berges a parcouru ainsi 140 000 kilomètres et traversé 52 pays en s'arrêtant parfois pour être journaliste, conférencier ou chasseur de baléines.



● C'est un homme calme, extrêmement calme. Lorsqu'il déambule dans les rues de Paris avec son petit chapeau, son trench-coat et son porte-documents, ceux qui le croisent, ceux qui lui parlent ne peuvent se douter qu'ils ont affaire à un ex-agent secret de la redoutable Intelligence Service. Et pourtant, les faits sont là. Il a suffi qu'il veuille bien paraître à la télévision française et parler de ce qui fut, pendant la dernière guerre, son « métier » pour que tout le monde soit enfin convaincu. George Langelaan est un ami ; plus encore, un collaborateur de « Pilote » : c'est lui qui, depuis quelques semaines dans nos pages de jeux, conçoit les leçons d'échecs qu'il signe « L'Ange ». Il a bien voulu vous faire pénétrer avec lui à l'école des espions, vous faire découvrir ses étranges professeurs, vous donner en quelque sorte le primat de ses mémoires qui seront bientôt réédités chez Robert Laffont, à Paris, sous le titre « Masques de Guerre ».

1940 : la seconde guerre mondiale bat son plein. Les Allemands envahissent la France, obligeant les Alliés à s'embarquer à Dunkerque pour rejoindre l'Angleterre libre. Parmi ceux-ci, un citoyen britannique, né en France (où il exerce le métier de journaliste), George Langelaan, qui, en raison de ses connaissances de la France, est choisi par le « War Office » pour devenir agent secret. Avec quelques élèves espions, il est envoyé au nord de l'Ecosse, dans une maison de campagne isolée : son entraînement va commencer...

Sur la pelouse, devant la maison, un minuscule Japonais attendait :

— Messieurs, l'un de vous veut-il avoir l'extrême obligeance d'essayer de me tenir ? Et, comme personne ne bougeait : S'il vous plaît, Messieurs, c'est la première leçon.

Un grand garçon s'avança en souriant, prit brusquement le petit Japonais par les deux poignets et le souleva à bout de bras. Notre professeur était mal tombé pour sa première démonstration. Le jeune Hercule qui le tenait était originaire des îles Seychelles, fils de planteur, qui passait ses vacances à chasser le requin au harpon. Tous les efforts du petit Japonais furent vains : il ne put se dégager. Il nous expliqua, dans son drôle d'anglais, que le monsieur était vraiment très fort, et qu'il aurait dû lui

faire mal pour pouvoir se libérer et que, franchement, il s'attendait à tout, mais pas à être soulevé par les poignets.

Il termina son petit discours en priant son adversaire de bien vouloir recommencer. De nouveau, celui-ci s'avança vers le professeur dont la tête lui arrivait à peine à l'estomac. Cette fois, le Japonais fit un pas de côté, tira à lui la grande main tendue, et, comme par magie, le géant monta en l'air et retomba à trois mètres sur le gazon.

Au bout d'une heure, nous savions tous en faire autant.

Le restant de la matinée se passa dans le calme à apprendre le morse. Je le savais déjà et quand j'eus convaincu le professeur, j'obtins la permission d'aller faire un tour.

Mon second professeur : un vrai faussaire

Je me dirigeais vers la mer quand le son d'un violon m'attira vers un petit hangar au fond du jardin. Par la porte ouverte, je vis un homme en bras de chemise qui jouait de cet instrument. Son pantalon rayé, son gilet gris perle, barré d'une chaîne de montre en or, son col cassé, son air vénérable, me firent penser que je me trouvais devant le propriétaire de la maison :

— Good morning, dit-il en me voyant.

— Good morning, Sir.

— Ne m'appellez pas Sir, on se moquerait de moi.

— Excusez-moi, je croyais...

— Il ne faut pas se fier aux apparences. Je suis un de vos professeurs.

— Vous allez nous enseigner la musique ?

— Non, ça c'est mon passe-temps. Je fabrique des violons.

— Très intéressant. Et qu'allez-vous nous enseigner, si toutefois la question est permise ?

— L'art de maquiller des documents, imiter des signatures, contrefaire des écritures, enfin, mon métier.

— C'est un métier ?

— Pas approuvé par la loi, mais un métier qui rapporte quand on a le don.

— Mais un don ne s'enseigne pas.

— Non, bien sûr, et mes élèves sont toujours exécrables.

Par la suite, j'appris que le violoniste était un faussaire que Scotland Yard avait longtemps cherché à mettre sous les verrous. Condamné à un nombre respectable d'années de prison, au moment de la guerre, on lui avait offert ce travail avec la promesse qu'il pourrait quitter librement l'Angleterre dès la fin des hostilités.

Savoir lire une lettre sans la décacheter

Le faussaire fut une de nos joies pendant notre séjour à cette curieuse école ! Très homme du monde, quoique obséquieux et trop bien tiré à quatre épingles, il redevenait parfaitement naturel pendant ses leçons. Il était alors d'une simplicité charmante.

Nous étions, en effet, des élèves exécrables. Au début, il s'intéressa un peu plus à moi qu'aux autres parce que je savais écrire des deux mains ; mais son intérêt fut de courte durée, je ne valais pas mieux que les autres. Il nous apprit toutefois des choses surprenantes ; par exemple comment reproduire n'importe quelle signature impeccablement à l'aide d'un œuf,

comment faire des tampons administratifs reproduisant fidèlement les plus petits défauts des tampons véritables, comment changer des dates manuscrites, les chiffres sur un chèque, et autres bêtises de débutant.

Il nous enseigna l'art de sortir une lettre d'une enveloppe sans la décacheter et celui de la lire sans toucher à l'enveloppe, soit par des jeux de lumières, soit en rendant l'enveloppe momentanément transparente. Il nous démontra la parfaite inutilité des cachets de cire.

Toujours deux minutes avant l'heure, il arrivait, sa petite mallette

sous le bras, dans la salle d'études. Il en sortait soigneusement une vingtaine de bouteilles d'encre et de liquides de toutes les couleurs et des porte-plume de toutes formes et de toutes dimensions. Les deux poches de son gilet étaient garnies de stylos comme l'est de cartouches la chemise d'un cosaque.

En moins d'une semaine, il sut imiter parfaitement l'écriture de chacun de nous :

— Tâchez toujours de voir votre victime écrire. Observez la position de ses doigts sur le porte-plume ou le stylo et, si possible, servez-vous du même instrument pour votre imitation. N'oubliez pas que les signatures les

plus simples sont les plus difficiles à forger.

Il débordait de fierté quand on lui soumettait une écriture que nous jugions difficilement imitable. Il la regardait longuement à la loupe, choisissait dans son attirail une plume ou un stylo, faisait un premier essai très lentement, puis, sur une nouvelle feuille de papier, il écrivait à une vitesse normale une parfaite imitation.

Notre faussaire avait d'autres cordes à son arc. Il connaissait tous les secrets des encres sympathiques et l'art de les rendre visibles. Saviez-vous, par exemple, que l'urine est une encre invisible d'excellente qualité, qui se révèle à la chaleur ?

Une belle brute, le Bagarreur de Shanghai

Un autre de nos instructeurs était une superbe brute. Nous l'avions surnommé, je ne sais trop pourquoi, le Bagarreur de Shanghai.

Petit, très large d'épaules, les bras très longs, il avait toute l'agilité d'un singe qui aurait acquis la démarche de l'homme. Ses cheveux noirs crépus, son nez écrasé, ses dents d'une blancheur éclatante, et l'affreuse balafre de sa joue gauche auraient assuré sa fortune à Hollywood.

Il n'avait absolument aucune conversation, ne lisait jamais un journal,

trois autres rois de la bagarre, j'aurais parié qu'il serait sorti debout sur ses deux jambes en moins de cinq minutes si la pièce était vide, en moins de trois minutes si elle était meublée.

En une semaine, il nous donna une confiance que très peu d'hommes acquièrent dans leur vie.

Quand je sortis de cet entraînement, je n'avais plus cette crainte physique si naturelle que nous avons tous vis-à-vis d'un homme qui semble plus fort ou plus habile. Il nous apprit à faire face à une bagarre possible sans la

L'ÉCOLE DES ESPIONS

par George Langelaan

encore moins un livre, et ses explications étaient généralement incompréhensibles. Toute son intelligence — et il n'en manquait pas — s'était concentrée sur le seul sujet, la seule chose qui l'intéressait : la bagarre. Il avait une connaissance extraordinaire de l'anatomie, mais il était incapable de pouvoir jamais nous dire le nom d'un os ou d'un muscle. Pour lui, un muscle était de la « viande » et un os, un « bâton ».

La Bagarreur de Shanghai ne pesait certainement pas plus de soixante-quinze kilos. Je ne sais s'il est toujours vivant, mais si on l'avait mis dans une pièce avec, ligoté contre lui, un champion de lutte, un champion de boxe, un champion de catch et deux ou

moindre appréhension ; à condition que tous les coups soient permis, nous aurions, tous sans exception, accepté de nous battre contre le champion du monde de boxe ou de catch, voire les deux ensemble.

Cela peut sembler une absurdité, mais quand on sait, avec la plus grande aisance, faire mal, horriblement mal, sans blesser, ou encore, tuer sans faire mal ; quand, à chaque fraction de seconde d'un combat, on a, non pas une couverture, une prise, un coup, possibles, mais un choix de coups, de prises, de manières de faire tomber et mettre hors de combat pour quelques minutes ou pour beaucoup plus longtemps, alors, comment avoir peur de quiconque ?

Sir, la bagarre, c'est un combat à mort !

À notre première rencontre, le Bagarreur de Shanghai nous fit son plus long discours :

— La boxe, c'est un sport pour gens bien, mais c'est même pas bon à se défendre. Le catch, c'est du vol parce que c'est du chiqué. Du catch sans chiqué ? Il y aurait un mort ou un blessé grave à chaque combat ! En revanche, la bagarre n'est pas un sport, c'est un combat à mort. C'est pourquoi il n'y a que ça de bien et d'honnête.

Sa première leçon fut de nous faire oublier tout ce que nous avions appris :

— Baissez-vous toujours avec les mains ouvertes, jamais fermées.

Il nous expliqua et nous montra comment un boxeur de classe ne peut mettre son adversaire knock-out sans avoir la distance, sans frapper juste, avec la force voulue, et au point névralgique. Par contre, avec la main ouverte, pas besoin de connaissances ou de sciences spéciales... et puis on ne se fait pas mal aux mains !

Il nous apprit à tuer avec nos mains, tuer de manières différentes et sûres, sans faire de bruit, sans que la victime puisse crier, et sans qu'un médecin puisse déceler aisément la cause de la mort. Par une simple manière d'abattre la paume sur le cœur on

peut l'arrêter... pour de bon si la victime n'est pas exceptionnellement solide.

— Sachez toujours profiter du paysage, disait-il en nous montrant comment plonger par-dessus une table, comment faire une arme terrible avec une bouteille cassée, comment se défendre avec une chaise, comment fermer et rouvrir une porte de manière à ce qu'un assaillant vienne en plein dessus alors qu'il est certain que vous vous sauvez, comment faire basculer un homme par-dessus un parapet, un garde-fou, par une fenêtre, ouverte ou fermée.

— Une arme à feu est rarement dangereuse à bout portant.

Un homme désarmé est presque à égalité avec un homme tenant un pistolet si ce dernier se tient à moins de deux mètres de lui. Quant aux gangsters de cinéma qui vous mettent le pistolet dans le creux de l'estomac ou dans les reins, il est possible, neuf fois sur dix, de les désarmer et leur casser le bras.

LA SEMAINE PROCHAINE : « J'APPRENDS À SAUTER D'UN TRAIN EN MARCHÉ ET À FAIRE DÉRAILLER UNE LOCOMOTIVE AVEC MON MANTEAU... »



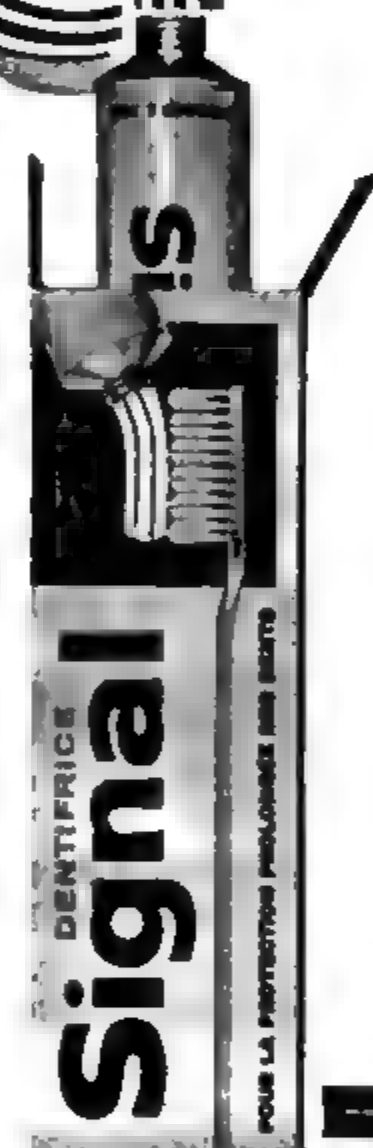
200

KODAK

à gagner pour les vacances

C'est si facile grâce à

Signal



le dentifrice aux rayures rouges

Connaissez-vous SIGNAL, le nouveau dentifrice aux rayures rouges aussi appétissant qu'un bon beringot ? Achetez-en un tube dès aujourd'hui.

QUE FAUT-IL FAIRE ?

1° — Tout simplement faire un beau dessin (en noir ou en couleurs) sur un papier de format maximum 21x27 cm. Votre dessin devra obligatoirement comporter la reproduction d'un ou plusieurs tubes de SIGNAL (vous pourrez en faire le corps d'un animal, une tour, ou bien des troncs d'arbre de la forêt... votre inspiration peut être sans limite).

2° — Ne manquez pas d'indiquer au dos du dessin et très lisiblement vos nom, prénom, âge et adresse.

3° — Envoyez le tout, accompagné de l'étui carton d'un tube de SIGNAL à "CONCOURS SIGNAL - PILOTE, OPÉRATIONS PUBLICITAIRES, 19, Rue du Départ, PARIS-14°" au plus tard le 23 Juin, minuit.

Nota : Si vous ne pouvez vous procurer un étui de tube de SIGNAL, envoyez-nous une enveloppe timbrée à votre nom et adresse, nous vous expédierons l'étui à plat.

Le règlement détaillé du concours est déposé chez M. LESAGE, Huissier, 23, Rue de Cléry à PARIS. Tous les dessins resteront définitivement la propriété de la Société GIBBS.

Les Auteurs des 200 meilleurs dessins recevront un appareil photo KODAK Starlet. Alors, vite à vos dessins !



25 Kodak
Brownie Flash

100 paquets de
Cartes de Visite

Comment participer aux Jeux Spontex

Du 1er Mai au 31 Décembre 1961, chaque semaine, 25 appareils KODAK "Brownie Flash" et 100 Paquets de cartes de visite seront répartis entre les participants et attribués aux auteurs des 125 meilleures réponses de la semaine.

La répartition des prix sera faite chaque semaine au prorata du nombre de réponses reçues dans chaque série.

Ces Jeux figurent sur des grilles-clés semblables à celle-ci, qu'il suffit de remplir ou de recopier pour concourir à la répartition hebdomadaire du trésor Spontex.

Dans chaque série, le classement établi par un jury présidé par Alain SAINT-OGAN tiendra compte de l'exactitude des réponses, du soin, de la présentation et du côté artistique de l'envoi. Les décisions du Jury seront sans appel. Pour départager les ex-aequo éventuels, il leur demandera de réaliser un dessin.

Les éléments nécessaires au classement des réponses ont été déposés chez Maître Lesage, huissier, 23 rue de Cléry à Paris. En nous envoyant une réponse chaque semaine d'ici le 31 décembre 1961, vous pourrez concourir à plusieurs répartitions de cadeaux.

Voici notre jeu :

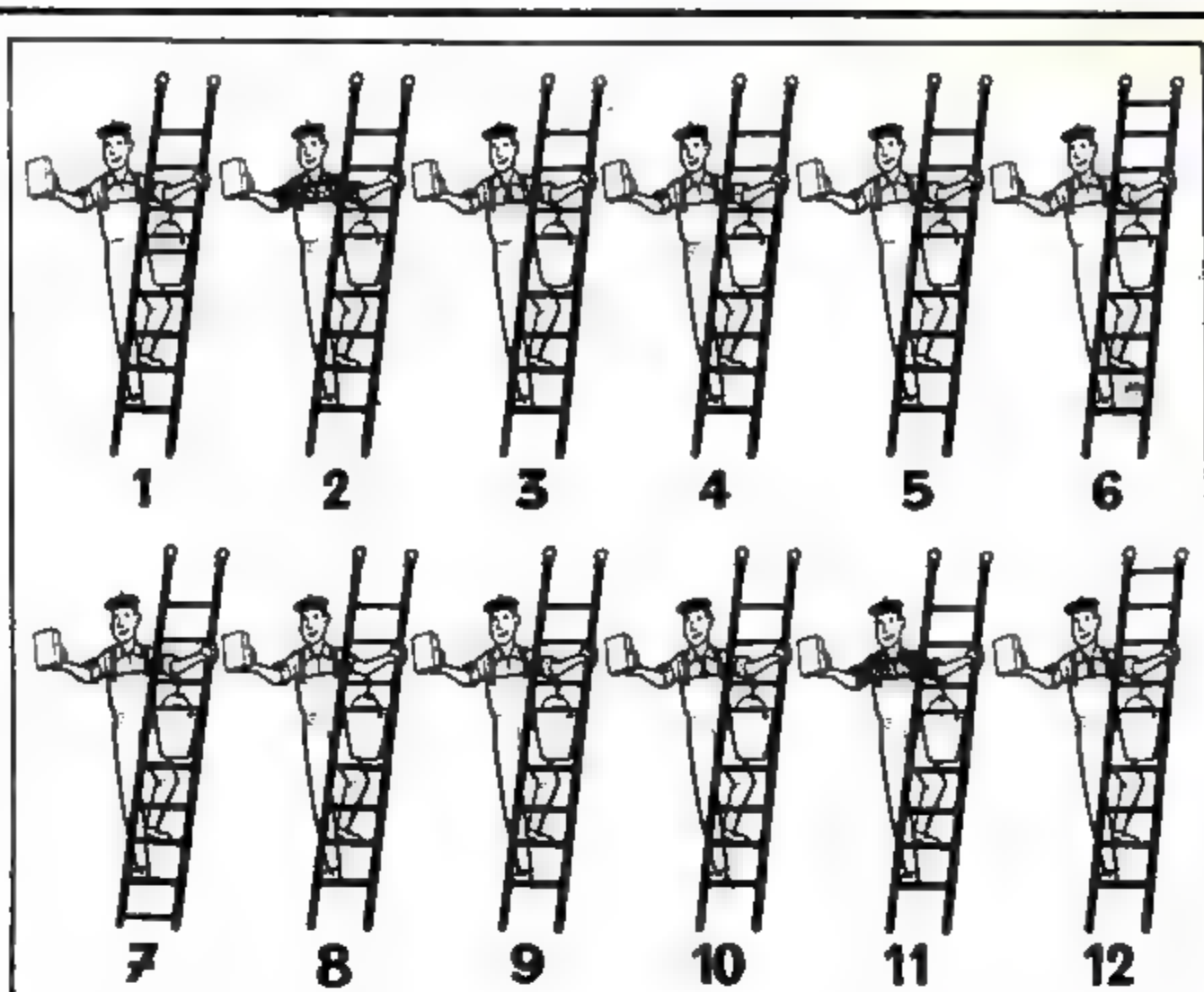
Voici 12 dessins numérotés, trouvez les jumeaux :

1 Quels sont les numéros de ceux qui ne présentent aucune différence entre eux ?

2 Classez dans l'ordre décroissant les 4 dessins qui présentent le plus grand nombre de différences.

3 Un des éléments d'un dessin est dans une position impossible. Quel est le numéro du dessin et quel est cet élément ?

Demandez d'autres jeux à votre dépositaire Spontex



1 _____
2 _____
3 _____

Bulletin-réponse à découper et à envoyer à : Jeux Spontex, 91, rue Saint-Lazare - Paris 9^e

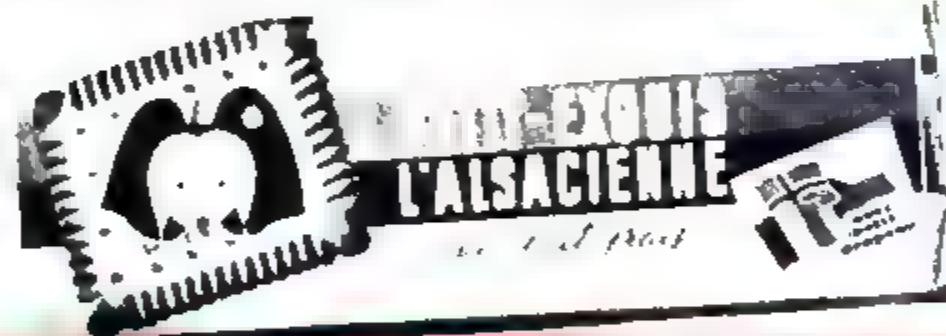
Nom _____
Prénom _____ Age _____
Adresse _____
Ville _____
Dép^t _____

Celles-ci :
le dessin "Surfaces pe-
lées" ou "Pour l'entretien
un coup de Spontex" que
vous trouverez sur les em-
ballages Spontex ménage
ou "gros nettoyage"
(ou bien dessinez-le, le
mieux possible, et collez
ici votre dessin).

Nom et adresse de votre fournisseur
Instituteur du SPONTEX

DRAPEAURAMA

Dans toutes les villes,
dans tous les villages,
les drapeaux
L'ALSACIENNE
sont le centre
des conversations.



PHOTOS : G. SOULET

Avez-vous celui de l'Italie?

... et celui du Portugal, de l'Irlande, de la Pologne?

Bleus, jaunes, rouges, les drapeaux de l'ALSACIENNE passent de mains en mains.

Tes collections s'agrandissent, les DRAPEAURAMA se complètent. Tous les jeux deviennent possibles !

Comment? Vous ne possédez pas encore votre DRAPEAURAMA? Mais alors hâtez-vous ! oui hâtez-vous de renvoyer le petit bon ci-joint : il vous réserve une sensationnelle surprise ! Un magnifique album illustré gratuit !

Avec chaque paquet de PETIT-EXQUIS un drapeau en métal laqué et qui tient debout

BON A DÉCOUPER et à retourner à

L'ALSACIENNE-BISCUITS
MAISONS-ALFORT (Seine)

NOM et PRÉNOM _____

ADRESSE _____

VILLE _____ DÉPT _____

Désire recevoir le "DRAPEAURAMA" DRAPEAUX D'EUROPE. Je joins dans mon enveloppe 8 timbres neufs à 0,25 NF. (Attention ! Tout bon sans timbres sera considéré comme nul).

Astérix et les Goths

dessins: UDERZO texte GOSCINNY

RESUME. — Panoramix, accompagné d'Astérix et Obélix, se dirige vers la forêt des Carnutes, où tous les druides se réunissent chaque année. Le druide rencontre son ami Septantesix, puis nos amis croisent une patrouille romaine.





Pat O'Connor devait trouver la mort dans l'effroyable carambolage de 1958. A gauche, les pompiers éteignent les débris calcinés.



Dès le premier tour du circuit de 1958, onze bolides se jetaient les uns contre les autres.

INDIANAPOLIS

la course qui

EFFRAYA FANGIO

Le 30 mai, comme chaque année, 200 000 spectateurs ont célébré à leur manière la Journée du Souvenir des Héros Américains. Massés dans les tribunes qui entourent la piste de briques d'Indianapolis, ils ont assisté à la course la plus meurtrière du monde. Sous leurs yeux, 33 bolides (chiffre traditionnel) apparemment semblables à ceux des pistes européennes, ont disputé (c'est le moins qu'on puisse dire !) une épreuve de 500 milles auprès de laquelle des Grands Prix du vieux continent font figure d'innocentes amusettes. Quatre heures de « suspense » avec, à la clé, 260 000 dollars ou la mort...

A cette saison, un soleil implacable chauffe à blanc les plaines de l'Indiana. Sur l'autodrome, les esprits sont portés à la même température par une mise en scène à la Barnum.

A l'heure H, et pour deux tours de mise en place, la voiture-pilote démarre à vive allure, suivie par la meute encore contenue et déjà disposée dans l'ordre correspondant

aux temps réalisés aux essais : les plus rapides devant.

Quand tout se passe correctement (car il y a des jours où la foie se déchaîne prématurément), les 33 obus roulants restent à leur place, trois par trois sur onze rangs, sans chercher à dépasser la voiture-guide.

Soudain, celle-ci s'éclipse par un plan incliné plongeant sous la pelouse et aussi libérés, les 33 monstres, plein gaz, font éclater le tonnerre.

Pour bien comprendre ce qu'est Indianapolis, la définition qu'en donna Fangio est encore la plus saisissante : « Du calich automobile où tous les mauvais coups sont permis. » Celui qui fut, sans doute, avec Nuvolari, le meilleur pilote de tous les temps, eût souhaité ajouter ce fleuron vénérable à son palmarès : il recula devant le risque.

Oui, Indianapolis fit peur à Fangio, et comme on le comprend !

Après avoir pris contact avec Indiana-

polis, il devait expliquer ainsi son renoncement :

— Les plus expérimentés sont les plus dangereux. Se prenant sans doute pour des immortels, ils balaient la piste dans les virages comme des pilotes de stock-cars. Les risques font partie de notre métier, mais le danger d'assassinat n'y est pas prévu.

Encore Fangio n'avait-il pas vu la « corrida » de 1958, qui fut arrêtée dès le premier tour par le plus sensationnel téléscopage de l'histoire. Un pilote (du genre de ceux que stigmatisant Fangio) en fut reconnu responsable et sa licence lui fut retirée à vie ; mais le mal était fait.

Pendant ses deux tours précédant le vrai départ lancé, la voiture-pilote fut débordée par les plus impatientes. Dans la rangée de tête, un conducteur nommé Elisian manait pour la première fois une de ces puissantes mécaniques construites spécialement pour cette course unique. Si les voitures d'Indianapolis ressemblent à leurs sœurs européennes de la formule 1, elles en diffèrent beaucoup pour la conduite, ne possédant généralement que deux vitesses, l'une pour démarrer, l'autre pour tourner en rond. Poussés au maximum, leurs moteurs n'ont que les 500 milles « dans le ventre », quand ils n'explorent pas tout bêtement en pleine course, voire aux essais comme cela s'est encore produit cette année.

Si Elisian n'avait pas l'entraînement requis, il avait, par contre, un vif besoin d'argent — une dette de 12 millions — et aussi, ce qui est bien utile en de telles circonstances, un courage physique touchant à l'inconscience. Sachant ses chances limitées pour la victoire finale, il décida de raffer le plus possible de ces copieuses primes offertes à celui qui passe en tête à chaque tour. Pour cela, il lui fallait se dépêcher, car une fois les positions prises, le dépassement dans les lignes droites est virtuellement impossible. Elisian comptait prendre la tête dans les virages nord ou sud de la piste ovale. Ces virages sont de

petites falaises que les bolides aspirés par la force centrifuge ont tendance à escalader. Tout en haut, un butoir de ciment les renvoie vers le bas comme de vulgaires balles de ping-pong, - quand par malheur ils dérapent. A 180 à l'heure, on imagine l'effet de ces impacts ! Une ligne blanche sépare les virages en deux parties, dans le sens de la longueur. Au-dessous de la ligne blanche, danger ! Jamais un Bukovic, un Hanks ou un Bryan, les rois d'Indianapolis ne se sont risqués à descendre plus bas... Et tout en haut, c'est le butoir de ciment...

Elisian, qui venait en seconde position, comptait surprendre le leader Dick Rathmann, en plongeant au-dessous de la ligne blanche !

La voiture-pilote à peine en marche, Elisian, impatient, s'en était rapproché.

Un pilote d'Indianapolis a fait cette révélation stupéfiante : « La pire danger qui nous menace c'est de nous endormir. On ne peut imaginer comme cette ronde à 215 à l'heure devient monotone. Vers le quatre centième mille, l'assoupissement nous engourdit. Il faut trouver le moyen de se distraire ou périr. »

● La piste d'Indianapolis mesure quatre kilomètres au tour. Elle comporte deux lignes droites longues, deux autres plus courtes et quatre virages légèrement saccadés.

● La moyenne des vainqueurs est approximativement de 215 km/h.

● Les pilotes ont le droit de se faire relayer par un co-équipier, tellement l'effort est éprouvant. Ceux qui perdent la valent de bout en bout sont considérés comme des « super-cracks ».

● Si la pluie tombe, la course est arrêtée. Mais le soleil est généralement si intense que les malaises par insolation ne sont pas rares... même chez les pilotes.

● 260 000 dollars (environ 120 millions d'anciens francs) de prix, dont 30 millions au vainqueur.

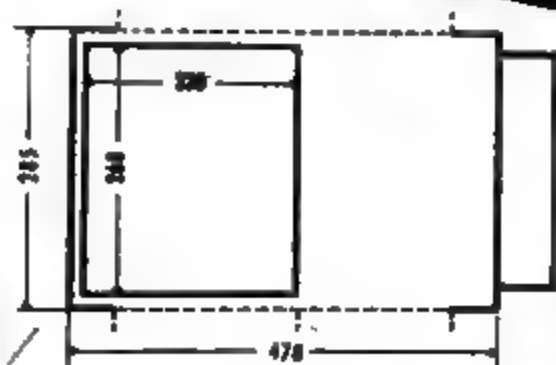
● Au palmarès d'Indianapolis, un seul Français : René Thomas, vainqueur en 1914 (134 km/h au tour).

● Leurs voitures n'étant pas adaptées à cette course, les pilotes européens n'y participent plus guère. Indianapolis est une affaire américaine.



JEU LaHutte

175 MAGASINS



As-tu l'œil du campeur ?

Si tu examines bien le catalogue en couleurs de LA HUTTE, tu dois identifier la tente reproduite ici.

Donne-nous son nom et le nombre de personnes qui peuvent y habiter.

Si ta réponse est bonne, tu recevras une deuxième surprise amusante.



En indiquant ton adresse écris à LA HUTTE - B.P. 313 - PARIS 13



Rathmann et Jimmy Reece, ses compagnons du premier rang, en avaient fait évidemment autant. Ce fut ainsi que le départ de 1958 fut raté. Les suites allaient en être tragiques.

Quand Elisian voulut surprendre Rathmann, il passa sous la ligne blanche mais perdit instantanément le contrôle de sa voiture. Rathmann, gêné, partit en un dérapage qui l'amena en haut du virage... et dans le butoir de ciment, lequel le renvoya sur la piste où il heurta violemment la voiture d'Elsian qui, à ce moment, tournait sur elle-même comme une toupie. Renvoyé contre le mur, le bolide de Rathmann s'y écrasa avec un bruit épouvantable.

Cassée en deux, la voiture de Rathmann flamba en un instant. Ejecté, le pilote s'en tura avec un bref K.O., mais la réaction en chaîne continua. Jimmy Reece, venant derrière, freina... et fut tamponné par Bob Veith, dont la voiture dégringola dans le virage en tourbillonnant. Le bolide suivant, celui de Pat O'Connor, surgissant à toute vitesse, percuta l'avant de Reece et, par un effet de tremplin, décollant alors, frôla la tête de Reece, recroquevillé dans son cockpit, fit en l'air plusieurs tonneaux, puis s'aplatit et prit feu.

Pat O'Connor était déjà mort, tué sur le coup.

An total, onze voitures se télescopèrent, mais par miracle, il n'y eut pas d'autres victimes.

C'est l'accident-type d'Indianapolis : ambiance de folie, course aux dollars ou à la mort.

Pat O'Connor avait 28 ans. Il était considéré comme l'un des meilleurs spécialistes de la piste aux briques rouges : « Un jour ou l'autre, dit-il avant son dernier départ, je me casserai la figure. C'est notre sort à tous... Mais je voudrais voir grandir mes enfants. Alors, dès que j'aurai assez de dollars en banque, je m'arrêterai... Et il ne faudra plus jamais me parler de bagnole... »

On enleva son corps, on dégagait la piste ; puis la course, un instant arrêtée, reprit...

Elsian, le coupable, fut suspendu. Pour sa défense, il dit qu'après tout il n'avait jamais fait qu'essayer ce qui a si bien réussi à nombre de vainqueurs d'Indianapolis : foncer dès le départ et tenter de passer, coûte que coûte, « au culot ».



ceux ; la célèbre garde suisse, fière de ses 450 années d'existence, de son armement de parade archaïque comportant la hallebarde, la lourde épée à deux mains, le morion et la cuirasse, tout cela accompagnant un uniforme magnifique à bandes alternativement violettes, jaunes, doublées de rouge, du même rouge que les plumes ornant le morion. Et savez-vous qui dessina ce magnifique uniforme ? Tout simplement Michel-Ange...

Mais en service ordinaire, les gardes suisses, qui s'acquittent de leur fonction de surveillance avec la plus parfaite urbanité, troquent le casque pour un large bérret noir, un uniforme pratique et ne le cèdent à personne pour le maniement du fusil à répétition ou de la mitrailleuse. On est soldat ou on ne l'est pas. Parions aussi des superbes gendarmes pontificaux, en bonnet d'oursin à plume rouge, culotte de peau, bottes à l'écuillère, bref, très Premier Empire d'allure...

Existent aussi d'honorables gentilshommes qui prennent, à leur tour, un service régulier et recherché donnant droit à décorations et brillant uniforme, dans les antichambres innombrables du palais pontifical : ce sont les Chevaliers. Les ordres sont nombreux, tant militaires que civils, depuis l'ordre suprême du Christ, en passant par la Milice Dorée, dont les membres portent la tunique rouge à épaulettes sur le pantalon noir, jusqu'aux ordres de Pie IX et de saint Grégoire le Grand. Et tous ces ordres, ces uniformes, ces couleurs et ces ornements contribuent à donner à la vie qui se déroule en cette cité minuscule un relief d'incontestable grandeur.

MAIS la raison d'être, le cœur du lieu, c'est la basilique extraordinaire que Constantin, ce romain chrétien voulut sur la tombe de Pierre, le prince des apôtres. S'il fit exécuter de gigantesques travaux de déblai et remblai sur la colline vati-

grand enthousiasme, ayant décidé de travailler gratuitement « pour la seule gloire de Dieu et du bienheureux Pierre ». Il ne mena pas son œuvre à bien, Dieu le rappela à lui, mais avant de mourir, il put voir s'élever, dans le ciel de Rome, une partie de cette coupole immense qu'il avait voulue... Bien d'autres mirent le point final à l'œuvre de Michel-Ange et, terminée en 1626, la Basilique fut consacrée par Urbain VIII. Le vœu de Constantin était grandement exaucé et pourtant... nombreux furent ceux qui doutèrent que le lieu choisi marquât effectivement l'emplacement de la tombe de l'apôtre Pierre, fondateur de l'Eglise. Aurait-il été concevable que, sans impérieux motifs, on se fût lancé aux âges héroïques de la naissance de la foi en de telles folles techniques, en ce lieu mal choisi, sinon pour faire coïncider, sur le même axe, la tombe de Saint-Pierre, la confession et l'autel... Les récentes fouilles entreprises et qui ont permis de retrouver dans les cryptes de l'antique basilique, la tombe légendaire de l'apôtre, ont donné raison aux croyants.

A droite de la basilique s'élève le palais pontifical, quâte et somptueuse demeure aux chambres, couloirs et salons innombrables. Ne compte-t-on pas plus de 1100 pièces dans ce prodigieux ensemble du Vatican ? La cour papale n'occupe qu'une partie réduite de l'édifice, né sous plan d'ensemble préconçu de la primitive demeure des papes et de la villa du Belvédère. Le reste est occupé par des musées



la cité du VATICAN

A peine un kilomètre carré de superficie, un millier d'habitants dont cinq cents gardes, voilà sur quel s'exerce le pouvoir temporel du Souverain Pontife.

La Cité vaticane est un Etat souverain qui frappe monnaie, éditte ses timbres-poste, possède son journal : l'Observatore Romano, sa station de Radiodiffusion : Radio-Vatican, sa gare de chemin de fer, dont les portes de bronze ne se sont ouvertes jusqu'alors que sur des trains de marchandises, son réseau électrique, ses musées qui sont peut-être les plus beaux et les plus riches du monde, ses palais, ses casernes et la basilique Saint-Pierre avec sa fameuse colonnade.

LES gardes sont près de cinq cents et tout d'abord les gardes habillés aux belles tuniques rouges, aux casques à cimier et à crinière noire ; la garde palatine, qui fournit les maîtres et les confrères pontifi-

cane, il ne vit point l'étonnant monument en la forme que nous lui connaissons aujourd'hui.

La modeste basilique, alors conçue, fut commencée en 324, consacrée par le pape Silvestre en 326 et achevée en 329. Chaque siècle vint l'enrichir, mais s'il devenait chaque jour plus riche en trésors d'art et en souvenirs historiques, le monument, mal entretenu, menaçait ruine.

Ce fut Nicolas V qui, le premier, tenta de le faire restaurer, en chargeant Bernard Rossellino de cette lourde tâche. Jules II n'y alla pas par quatre chemins, en décidant ensuite une reconstruction totale, décision qui allait s'avérer bénéfique...

On passa alors à une floraison extraordinaire de projets, depuis ceux de Fra Giocondo, Raphaël, Peruzzi, Sangallo, pour aboutir, en fin de compte, à Michel-Ange qui avait toute la confiance de Jules II. Michel-Ange se mit à l'œuvre dans un

extraordinaire et la bibliothèque vaticane qui n'a pas d'égal au monde.

Voyons d'abord le musée des Antiques qui a recueilli tous les souvenirs exhumés du sol latin puis le musée Pio-Clementino avec ses riches sculptures, le musée Chiaramonti, le Braccio Nuovo, le musée des Antiquités chrétiennes de Benoît XIV et enfin la célèbre Pinacothèque, dont une iconographie abondante a fait connaître de par le monde les infinies richesses... Plus de deux mille œuvres d'art inestimables sont ainsi réunies en une infinité de salles pour l'émerveillement du monde tout court, et pas seulement chrétien, car le Vatican voit glisser dans ses pénombres toutes races et toutes confessions pour la plus grande gloire de Dieu et des créations artistiques du génie humain !

Henri DIMPRE.

Voir Notre Piloteur en pages suivantes

L'HISTOIRE DE L'ÉCRITURE RACONTÉE PAR VISOR Pen



1.500 ans avant J.C., les Phéniciens, peuple habitant la Syrie et le Liban actuels ont créé les premiers un

alphabet de 22 signes. Les écritures hébraïque, arabe, grecque, dérivent du phénicien.



Voici un exemple de l'écriture phénicienne.

(à suivre)

VISOR

Pen 7

A CARTOUCHE

est l'instrument d'écriture le plus moderne.

L'étui de 5 cartouches : 1 NF

12,50 NF

LA CITÉ DU VATICAN



LES VOIES D'ACCES

(1) Porte Cavallegieri. (2) Villa Barberini. (3) Borgo San Spirito. (4) Via de la Conciliation.

A) LA CITE VATICANE

(5) Place Saint-Pierre. (6) Obélisque. (7) Fontaines. (8) Colonnade. (9) Basilique Saint-Pierre. (10) Palais pontifical. (11) Appartements pontificaux. (12) Cortile di S. Damaso. (13) Cortile Sisto V. (14) Chapelle Sixtine. (15) Cortile del Formo.

(16) Palais du Vatican. (17) Musée et cour du Belvédère. (18) Cour de la bibliothèque. (19) Musée du Vatican et cour de la Pigna. (20) Musée Pio Clementino et Sala Rotonda. (21) Galerie de statues. (22) Via Léon IV. (23) Garages. (24) Palais du Belvédère. (25) Postes vaticanes. (26) Caserne des Suisses. (27) Corridor d'Alexandre V, conduisant au château Saint-Ange. (28) Imprimerie pontificale. (29) Caserne de la gendarmerie. (30) Officine pontificale. (31) Casa S. Anna. (32) Corridor. (33) Porte Sainte-Anne. (34) Via di porta Angelica. (35) Borgo Pio. (36) Place del Circo Néroniano. (37) Sacristie. (38) Ospedale pontificio. (39) Place de la Sacristie. (40) Via del Mosaico. (41) Couvent de S. Carlo. (42) Mur d'Urbain VIII. (43) Palais du Tribunal. (44) Place S. Marta. (45) Eglise S. Stefano. (46) Via delle Fondamenta. (47) Palais du Gouverneur. (48) Jardins du Gouverneur. (49) Station de chemin de fer. (50) Collège éthiopien. (51) Viale Vaticano. (52) Mur de Paul III. (53) Station de Radio Vatican. (54) Mur d'Urbain VIII. (55) Chapelle de N.-D.-de-Lourdes. (56) Muraille de Léon IV. (57) Observatoire du Vatican.

(58) Statue de N.D. de la Garde. (59) Viale centrale del Bosco. (60) Jardins du Vatican. (61) Serres. (62) Musée de la Pinacothèque. (63) Maison de Pio IV. (64) Vain du Musée. (65) Office de l'électricité.

B) UNE PROCESSION AU VATICAN.

(66) Sa Sainteté. (67) Sedia Gestatoria. (68) Valets de chambre. (69) Camérier. (70) Garde noble. (71) Garde suisse en grand uniforme. (72) Officier de la garde suisse. (73) Prélats.

C) (74) Armes du Saint-Siège. (75) Pavillon du Saint-Siège.

ORDRES DE CHEVALERIE PONTIFICAUX

(75) Ordre suprême du Christ. (76) Ordre de saint Sylvestre. (77) Ordre militaire de saint Grégoire-le-Grand. (78) Milice dorée. (79) Ordre de Pie IX. (80) Ordre civil de saint Grégoire-le-Grand.

UNIFORMES

(81) Assistant du trône. (82) Chevalier de saint Grégoire-le-Grand. (83) Chevalier de saint Sylvestre. (84) Chevalier de Pie IX. (85) Milice dorée. (86) Ordre suprême du Christ.

GARDE PALATINE

(87) Garde en grand uniforme. (88) Camérier de Cape et d'Épée. (89) Massier Pontifical.

GENDARMERIE PONTIFICALE

(90) Grand uniforme. (91) Tenue de gala.

GARDE NOBLE

(92) Tenue de gala. (93) Grand uniforme. (94) Religieux.

GARDE SUISSE

(95) Tambour. (96) Tenue ordinaire. (97) Tenue de gala.





Pilote



CATHERINE DEMONGEOT, l'interprète principale du film "Zazie dans le métro" :

Tes chewing-gum ... c'est des Chiclets au moins ?

...parce que les Chiclets, c'est bon...
drôlement plus longtemps !

"Tu vois, il ne faut pas croire que tous les chewing-gum, c'est pareil. Chiclets, c'est bien mieux, parce que c'est à la fois une dragée et un chewing-gum. D'abord tu croques une dragée... meilleure qu'un bonbon... Et puis, tu mâches, tu mâches, et ça devient du chewing-gum ! C'est bon, tu sais... c'est frais, **drôlement plus longtemps** qu'avec les autres. Demande vite 0,10 NF à ta maman. On va en goûter."

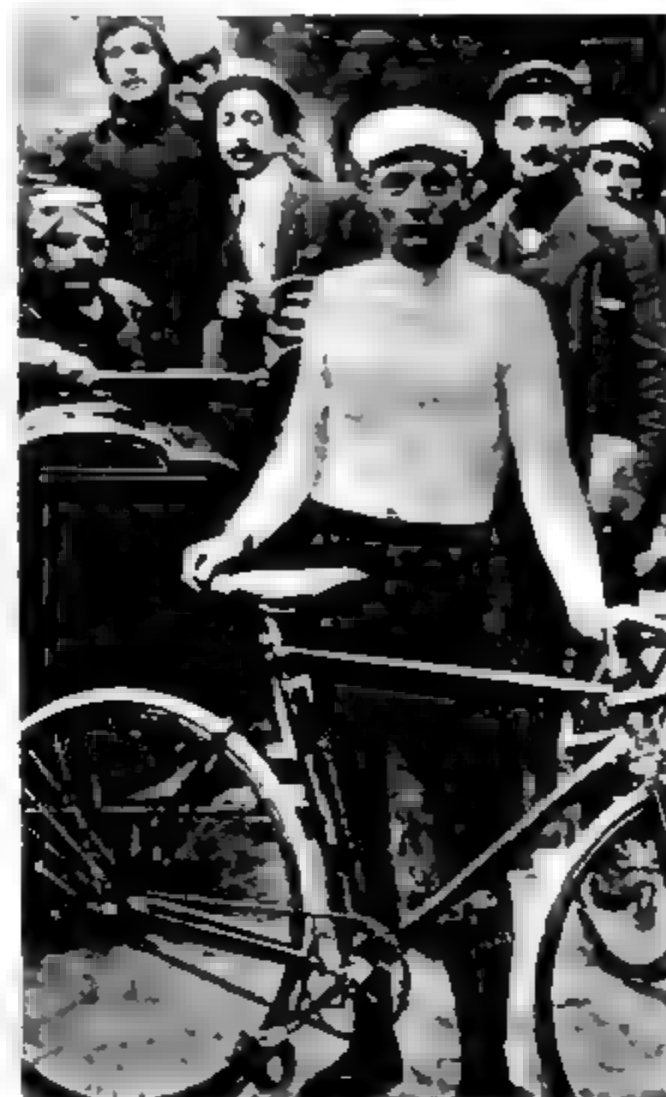
3 parfums : Peppermint, Spearmint, Tutti-Frutti.
Le paquet de 12 : 0,50 NF. Le paquet de 2 : 0,10 NF.



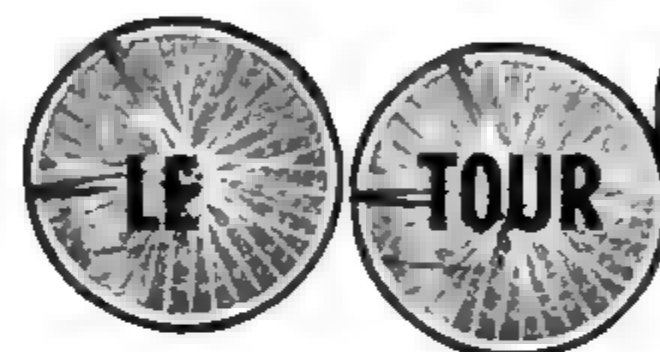
CHICLETS EN DRAGÉES
LE CHEWING-GUM AMÉRICAIN LONGUE DURÉE

premiers au PARC DES PRINCES

Maurice Garin (photo ci-dessous à gauche), héros du premier Tour de France en 1903. En 1904, ce fut Henri Cornet (photo ci-dessous) qui remporta l'épreuve.



I



DANS quelques semaines sera donné, de Rouen, le départ du quarante-huitième Tour de France cycliste et pendant plus de trois semaines, le grand public se passionnera pour les exploits des champions cyclistes sur les routes du nord, de l'est et du sud de la France, sur les promesses et les malheurs des coureurs dans les cols des Alpes et des Pyrénées. Miracle du Tour de France qui rassemble pendant vingt jours tous les secteurs de l'opinion. On ne peut pas être indifférent au Tour, on est pour — généralement — contre — rarement — mais on ne peut pas l'ignorer. C'est le grand rendez-vous de juillet, et tous en France, par son journal, avec son poste radio ou devant son récepteur de télévision, on suit la marche vers la gloire de ceux que l'on a surnommés les « Géants de la Route ».

Nous voici dans sa quarante-huitième édition, le Tour est maintenant une vieille personne, c'est en juillet 1903 que Henri Desgrange en faisait disputer sa première édition, quarante-sept fois déjà, les vainqueurs du Tour ont effectué leur tour d'honneur au Parc des Princes le bouquet au poing, ils s'appelaient Garin — ce fut le premier vainqueur — Dewaele, Lapébie, Garrigou, Lambot, Romain Maës, Walkowiak, ils s'appelaient aussi Faber, Thys, Pélissier (Henri), Magne, Bartali, Leducq, Coppi et Bobet, et Anquetil, et Gant... Vous connaissez ces derniers, ils sont près de vous, mais les autres, les Faber, les Lapébie, les Bottecchia, les Nicolas Frantz, les Speicher qui furent tous des grands vainqueurs du Tour, des grands champions du sport cycliste, vous ne savez pas grand-chose d'eux. A la veille du quarante-huitième Tour de France « PILOTE » a pensé qu'il serait bon de vous commencer faire un voyage rétrospectif au royaume des grands vainqueurs du Tour de France cycliste.

Ce premier article, nous le consacrons aux grands anciens, aux pionniers, de Garin, le précurseur, à Philippe Thys, le triple vainqueur.

MAURICE GARIN (1903)

Maurice Garin qui inaugura le livre d'or du Tour de France, naquit le 3 mars 1871 à Arviver, en Savoie italienne. Enfance très dure, Maurice Garin travaille très jeune comme ramoneur, il sera d'ailleurs longtemps surnommé, dans les milieux cyclistes, « le petit ramoneur ». En compagnie de son jeune frère César, il quitte les Alpes pour s'installer en France près de Maubeuge. Devenu Français, il s'intéresse au sport cycliste et débute en 1892, à l'âge de 21 ans. Petit : un mètre soixante-trois pour soixante et un kilo, Maurice Garin est un coureur très endurant et à son palmarès, on ne trouve que des victoires dans des courses difficiles : Dinan-Namur (1893), Paris-Roubaix (1897 et 1898), Paris-Brest-Paris (1901) à près de 23 kilomètres de moyenne, Bordeaux-Paris et Marseille-Paris en 1902.

Ces deux victoires dans des courses de grand fond l'imposent comme favori du premier Tour de France qu'organise Henri Desgrange, directeur de « L'Auto ». Garin a trente-deux ans passés au départ de ce Tour 1903, le Savoyard de Maubeuge va gagner la première étape Paris-Lyon et prendre la première place du classement général, cette première place, il ne la quittera plus, il remportera encore deux étapes (Bordeaux-Nantes et Nantes-Paris) c'est-à-dire trois étapes sur les six que comptait ce premier Tour. Au classement général, il gagne ce Tour 1903 avec plus de trois heures d'avance sur le second Pothier.

Il est évident qu'au départ du Tour 1904, Maurice Garin est à nouveau favori, il gagne la première étape Paris-Lyon, mais ensuite commence avec le jeune Pothier, son rival de 1903, un duel sévère. Garin parviendra à faire la décision entre Nantes et Paris et prendre trois minutes à Pothier, Maurice Garin gagne ainsi son second Tour de France...

... Pour quelques semaines seulement, car en novembre 1904, la Commission sportive de l'Union Vélocipédique de France déclassait les quatre premiers du Tour pour : « avoir violé les règlements ». Garin perdait donc le Tour et, plus grave, suspendu pour deux ans, voyait se terminer sa carrière sportive.

Retiré à Lens où il dirigeait un garage, Maurice Garin était un vert octogénaire quand il donna, en 1953, le départ du Tour de France du « cinquantenaire ».

Au lendemain de sa mort, le 20 février 1957, le vétéran de la presse sportive, le bon Géo Lefèvre qui, en 1904, était le collaborateur de Desgrange, écrivait : « Garin a été en 1904 victime d'une erreur judiciaire ».

CORNET (1904)

La disqualification de Maurice Garin fit du jeune parisien Henri Cornet, le vainqueur du Tour de France 1904. Il avait tout juste vingt ans quand il prit le départ de ce second Tour. Né à Paris en 1884, Henri Cornet n'a pas laissé de grand souvenir dans le monde du sport cycliste.

En 1905, il se classa troisième de Paris-Roubaix et de Bordeaux-Paris et en 1906, après avoir remporté Paris-Roubaix, il se classa troisième de Paris-Tours. Cornet eut un comportement obscur dans les Tours de France suivants, sa victoire de 1904 ne lui porta pas chance.

TROUSSELIER (1905)

Encore un Parisien. Louis Trousselier, né à Paris le 29 juin 1881, appartenait à une famille où le sport était à l'honneur, son frère Léopold était également coureur cycliste quant à son frère André, il était gardien de but de l'équipe de football du Racing-Club de France.

1905 fut pour Trousselier sa grande année. Il se présenta au départ du Tour de France avec le prestige de sa récente victoire dans Paris-Roubaix et dès le départ du Tour « Trou-Trou » comme on le surnommait dans le peloton, imposa sa loi en remportant la première étape Paris-Nancy. Trousselier remporta cinq étapes sur les onze que comportait ce Tour 1905. Net vainqueur de ce premier Tour où le classement s'effectuait aux points (il en comptait 35 contre 61 à son second Aucouturier), Trousselier continua sa brillante carrière. 1908, il gagne Liège-Bastogne-Liège et Bordeaux-Paris. 1910, il est second de Paris-Tours et en 1911, second de Milan-San Remo. Dans les Tours suivants après avoir abandonné en 1907 et 1908, il se classa huitième en 1909, onzième en 1913 et trente-huitième en 1914. Etabli fleuriste, boulevard Haussmann à Paris, Louis Trousselier est mort à la veille de la seconde guerre mondiale, le 24 avril 1939.

RENE POTTIER (1906)

Bien brève sera la carrière de René

Ce fut certainement le coureur le plus brillant de cette génération intermédiaire, vainqueur de classiques : Paris-Tours (1906), Milan-San Remo (1907), Paris-Bruxelles (1907), il était aussi excellent pistard : le 24 août 1905, au vélodrome Buffalo, il battait le record du monde de l'heure en réalisant 41,110 km. C'est dans le Tour de France que Petit-Breton obtint ses plus beaux succès. Cinquième en 1905, quatrième en 1906, il va remporter le Tour 1907 dans les dernières étapes.

Dans le Tour 1908, il remporte cinq étapes sur quatorze.

Petit-Breton trouva la mort au champ d'honneur près de Vouziers dans les Ardennes en décembre 1917.

FRANÇOIS FABER (1909)

Pour l'état-civil, François Faber est Luxembourgeois, puisque né au Grand-Duché le 26 janvier 1887, mais sur le plan affectif, Faber fut Français, il le prouva. Ce grand gaillard de près de un mètre quatre-vingt-dix et qui totalisait quatre-vingt-dix kilos, était un géant déboussaie et jovial et quel athlète de la bicyclette. A son palmarès, on y trouve toutes les classiques : Tour de Lombardie (1908), Paris-Bruxelles (1909), Paris-Tours (1909 et 1910), Bordeaux-Paris (1911), Paris-Roubaix (1913), mais c'est dans le Tour de France que Faber allait connaître sa grande consécration. Outre sa victoire de 1909, il se classa second en 1908 et 1910, cinquième en 1913, septième en 1907, neuvième en 1914 et quatorzième en 1912.

Dans le Tour de France 1909, il remporta six étapes sur quatorze et surtout, exploit inégalé, triompha dans cinq étapes successives de Roubaix à Nice. Pesant plus de 90 kilos au départ du Tour 1909, on

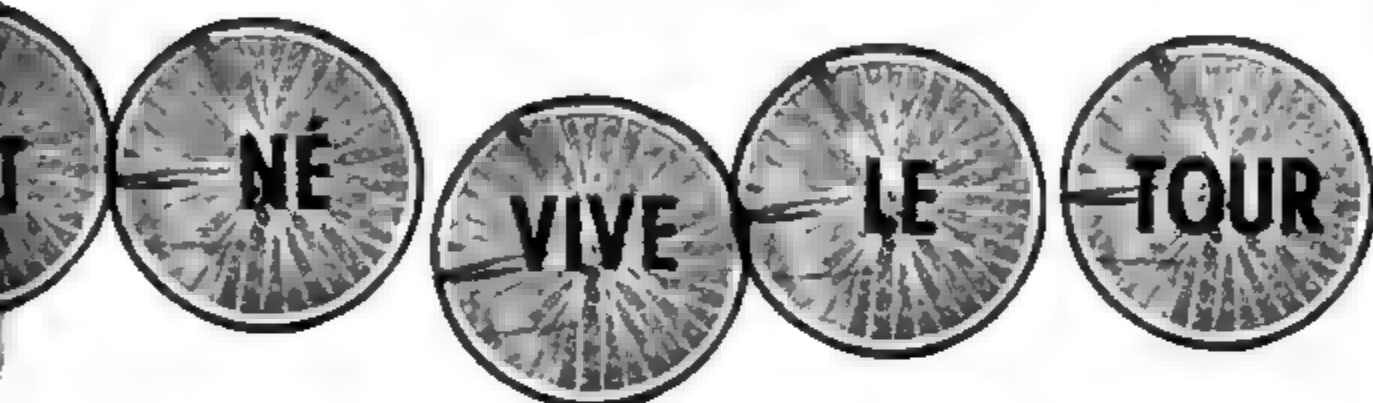
Octave Lapize, aviateur de guerre, fut tué en combat aérien le 14 juillet 1917 près de Pont-à-Mousson.

GUSTAVE GARRIGOU (1911)

Né à Vabres, en 1881, Gustave Garrigou en bon Auvergnat, fut un coureur consciencieux et courageux, deux fois champion de France (1907 et 1908), vainqueur du Tour de Lombardie (1907) de Paris-Bruxelles (1907), de Milan-San Remo (1911), Garrigou fut surtout un grand spécialiste du Tour de France. Vainqueur en 1911, il termina trois fois second (1907, 1909 et 1913), deux fois troisième (1910 et 1912), une fois quatrième (1908) et une fois cinquième (1914). Dans son Tour de France, victorieux en 1911, il remporta



Groom à Buenos-Aires, Petit-Breton (ci-contre) revient en France pour gagner l'épreuve en 1907. Philippe Thys (ci-dessus) réalise le premier triplé du Tour.



Pottier. Né à Moret le 5 juin 1879, Pottier débute dans le sport cycliste en 1900, devenu professionnel en 1904, il se classe l'année suivante second de Bordeaux-Paris et de Paris-Roubaix. 1906 sera sa grande année après avoir remporté le classique Bol d'Or, René Pottier « produit de la nouvelle génération », comme l'écrit Desgrange, va étonner les milieux cyclistes en remportant cinq étapes du Tour 1906 dont quatre consécutives de Douai à Nice avec en particulier, l'étape du Ballon-d'Alsace (Nancy-Dijon). Dans ce col des Vosges, Pottier va démontrer ce dont est capable un cycliste dans une route de montagne. Hélas, le vainqueur du Tour de France devait se suicider le 25 janvier 1907, il avait un peu plus de 27 ans.

LUCIEN MAZAN (1907-1908)

Né en 1883 à Plessé, dans la Loire-Atlantique, Lucien Mazan quitta sa Bretagne natale à l'âge de huit ans pour gagner sa vie en Argentine. Groom au Jockey Club de Buenos-Aires, Mazan revint en France en 1902 pour effectuer son service militaire et se perfectionner dans le sport cycliste.

s'interrogeait pour savoir comment Faber passerait les cols, la réponse : dans la Grande-Chartreuse, Faber surclassa tous ses adversaires et termina seul en vainqueur à Grenoble.

Français de cœur, François Faber s'engagea dès la déclaration de guerre en août 1914, il devait trouver une fin glorieuse à Carency, près d'Arras, le 9 mai 1915.

OCTAVE LAPIZE (1910)

Né le 24 octobre 1887 à Montreuil, Octave Lapize, surnommé « Le Frisé », possède le plus beau palmarès du sport cycliste d'avant 1914. Il a gagné trois fois Paris-Roubaix (1909, 1910, 1911), quatre titres de champion de France (1910, 1911, 1912, 1913), d'autres victoires également : Paris-Tours, Paris-Bruxelles (trois fois) et de nombreuses courses de six jours.

Dans son Tour de France victorieux de 1910, il livra un match étonnant au grand Faber. A Brest, Lapize devança Faber et prend la première place au classement général, cette première place, il la défendra victorieusement jusqu'à Paris malgré une ultime tentative de Faber.

deux étapes : Paris-Dunkerque et Brest-Cherbourg.

ODILE DEFRAVE (1912)

Né le 1^{er} octobre 1890 à Rumbek, Odile Defraye restera dans l'histoire cycliste comme le premier belge ayant remporté le Tour de France et cela en 1912. Ce fut un honnête coureur qui prit le départ de ce Tour 1912 porteur du maillot de champion de Belgique. De petite taille, toujours souriant, Defraye remporta trois étapes du Tour 1912.

Sa victoire dans le Tour 1912 fut considérée comme un événement hors série en Belgique et une réception triomphale l'attendait à Bruxelles à son retour de Paris.

Un belge venant de gagner le Tour, c'était le premier, d'autres allaient le suivre.

PHILIPPE THYS (1913, 1914, 1920)

Longtemps Philippe Thys qui est né le 8 octobre 1910 à Anderlecht, dans les Flandres, détiint le record d'avoir remporté trois fois le Tour de France, il fallut que notre ami Louison Bobet réalise le même

exploit quarante ans plus tard pour que Thys soit rejoint.

Il est cependant nécessaire d'ajouter à la gloire de Thys que le Belge remporta son troisième succès sept ans après sa première victoire, on est donc en droit de se demander ce qu'il se serait passé si le Tour de France avait été disputé de 1915 à 1918 ?

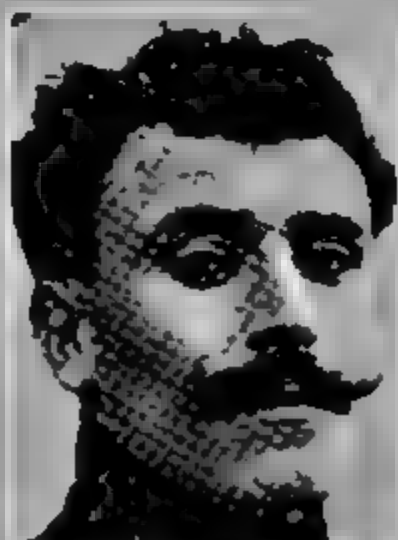
Ses deux premières victoires dans le Tour, Philippe Thys les remporta à l'issue de matches au « finish » avec Petit-Breton en 1913 et Henri Pelissier, battu de cent secondes en 1914. Plus confortable fut la victoire de Thys en 1920, cette année-là, le Belge surclassa tous ses adversaires (d'ailleurs Belges) et remporta quatre étapes pour terminer avec plus d'une heure d'avance sur son compatriote Heusghem, classé second. Philippe Thys se classa encore une fois dans le Tour de France, en 1922 où il termina quatorzième.

PROCHAIN ARTICLE :
DE 1919 A 1929, UNE SEULE
VICTOIRE FRANÇAISE : CELLE
DE HENRI PELISSIER

ILS ONT ÉTÉ LES PREMIERS HÉROS DU TOUR

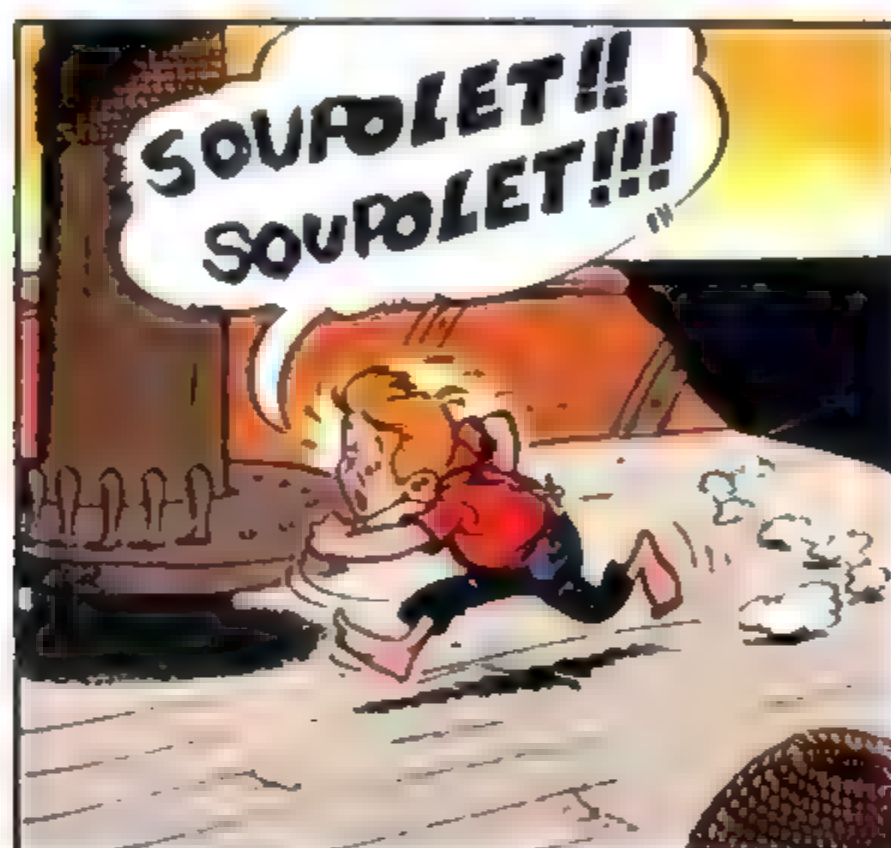
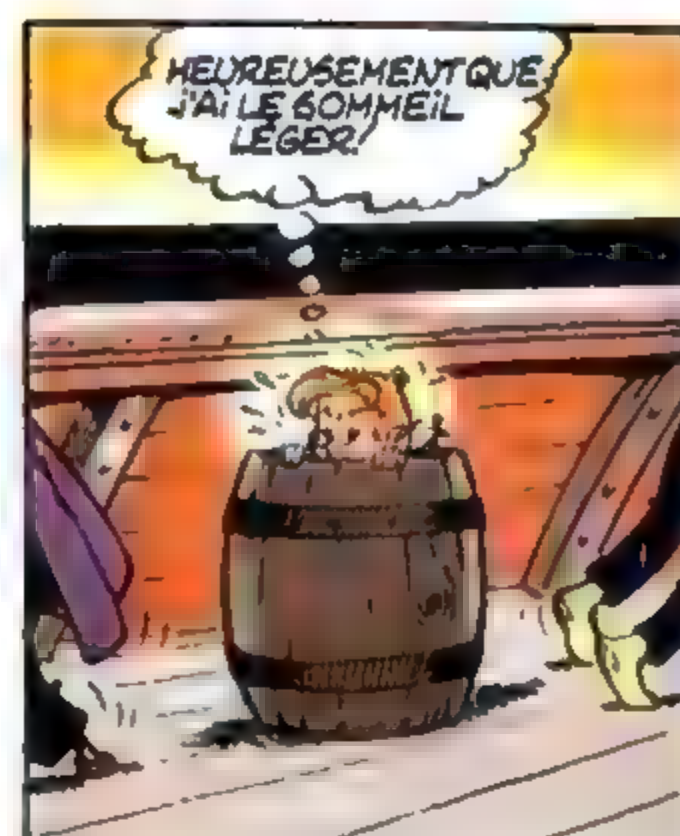
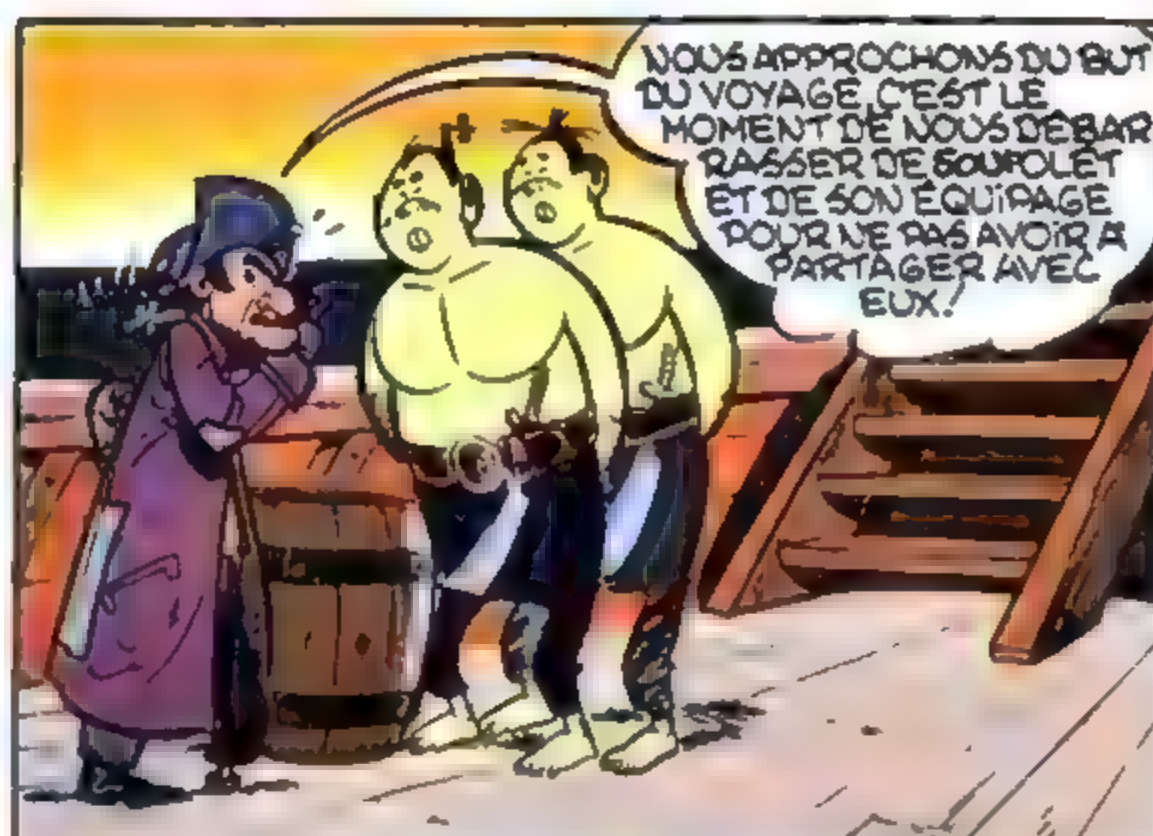
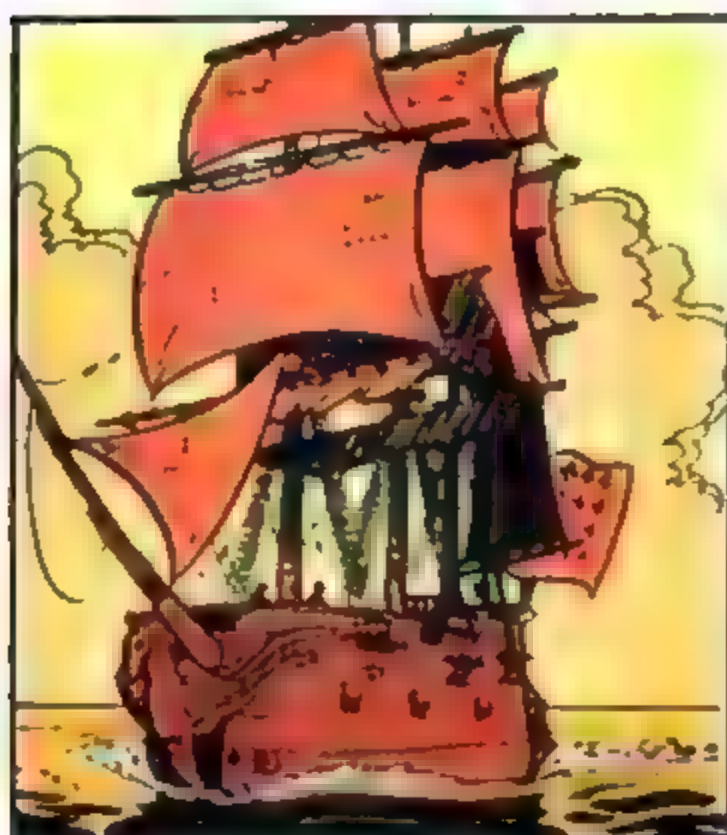


Cornet (ci-dessus) avait 32 ans lorsqu'il remporta le premier Tour de France. Il prit le maillot jaune dès la fin de la première étape et le garda jusqu'à la fin. Faber (ci-contre) triompha dans cinq étapes au Tour de 1909.



Octave Lapize (ci-dessus), gagna le Tour en 1910 contre Faber. Philippe Thys (ci-contre) remporta trois fois l'épreuve en sept ans. René Pottier (ci-contre, à droite) le premier grimpeur, vainqueur en 1906.



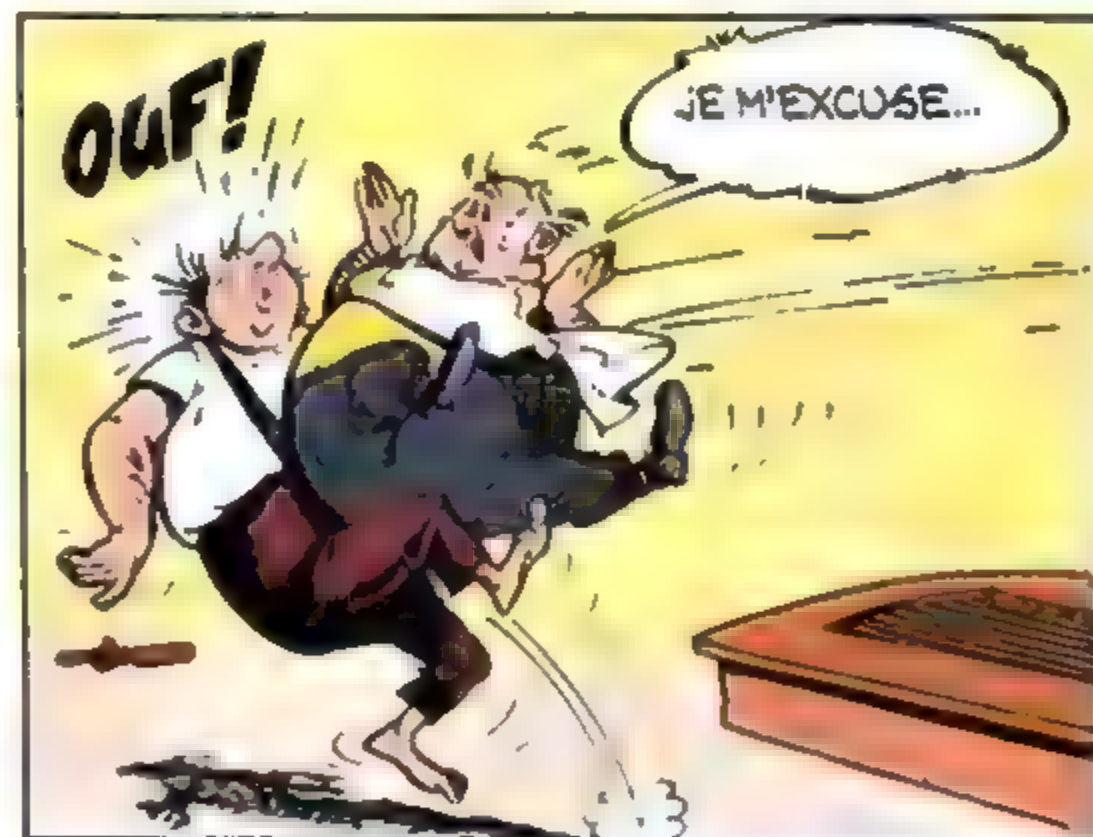
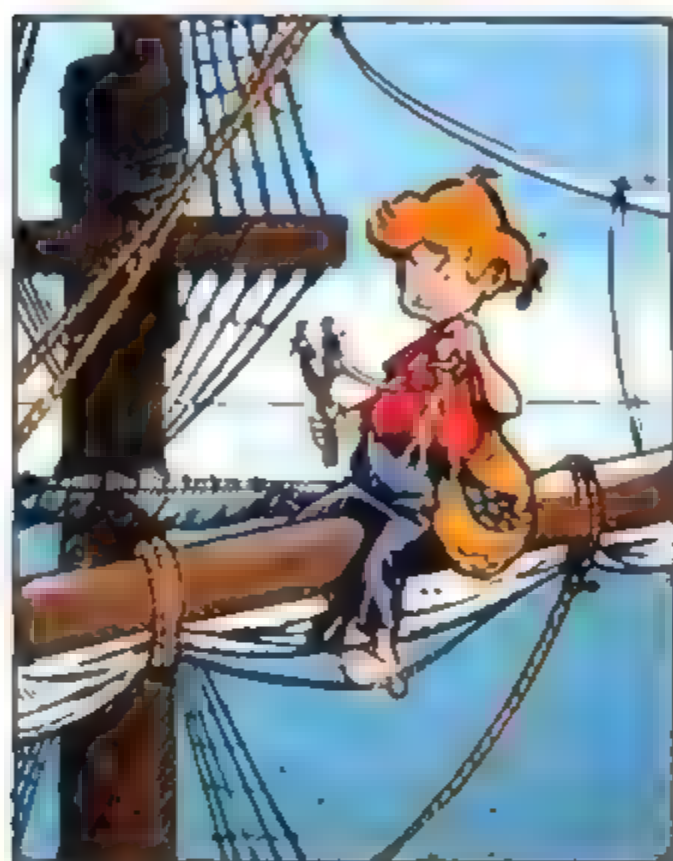


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. Condamnés aux galères par le gouverneur d'une colonie espagnole, nos corsaires parviennent à regagner « La Brave » et à quitter l'île !



Le roman vrai des bandes dessinées

YELLOW KID ET COMPAGNIE...

Une grande enquête de Remo Forlani

...UNE EXCELLENTE COMPAGNIE: BUSTER BROWN, PIM, PAM, POUM ET ILICO, PREMIERS HÉROS D'UNE NOUVELLE FORME DE LITTÉRATURE, (AUX U.S.A "COMIC STRIPS")



4

Remo Forlani a entrepris de vous raconter la véritable histoire des « bandes dessinées » (qui n'avaient jamais été écrites jusqu'alors) : dans nos précédents numéros, il vous a présenté les dessinateurs Topffer (M. Jabot), Colomb (Feneuillard, Coisus, etc.), Rabier (Gédéon-le-Canard). Aujourd'hui, il vous fait découvrir le véritable père des bandes dessinées modernes, il ouvre pour vous le dossier Richard F. Outcault.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre introduction, c'est à Outcault que nous attribuons le titre d'inventeur des bandes dessinées. Si quelque historien vient nous chercher paille — parce que mieux (ou autrement) documenté que nous — c'est avec joie que nous profiterons de ses lumières.

Ceci dit, ouvrons le dossier Outcault.

Au moment même où le cinématographe allait naître, grâce à la découverte de nouveaux procédés d'impression, de diffusion, les journaux quotidiens découvrirent leur nouveau visage. Un visage pas tellement différent de celui que nous leur connaissons aujourd'hui.

Aux Etats-Unis, cette « révolution » fit grand bruit. Deux grands trusts (celui de Hearst et celui de Pulitzer) partirent à la conquête du grand public. Pour le conquérir, ce public, tous les moyens furent bons. Il fallait proposer aux lecteurs du nouveau, du jamais vu, du sensationnel.

C'est dans un des journaux de la chaîne Hearst que fut publiée la première bande dessinée (aux U.S.A. Comic strip). Une histoire plutôt simplette intitulée : *Little bears on Tiger* (les petits ours et le Tigre). C'était en 1892. Little bears fut un simple essai.

LA NAISSANCE DE "YELLOW KID"

Pour conquérir son vaste public, Hearst lança la mode des suppléments du dimanche en couleurs. Et, le 18 novembre 1894, pour la première fois, les lecteurs du « World » firent connaissance avec la signature de Richard F. Outcault.

Outcault était dessinateur industriel. Après avoir créé deux personnages « pour rire » — un clown et un chien-loup — il mit au point une chronique dessinée : « *L'allée de Hogan* ». A mi-chemin entre la « blague illustrée » en faveur à l'époque et la bande dessinée, l'allée de Hogan mettait en scène une ribambelle de personnages grotesques : nègres armés de balais, clochards de 10 ans, petites filles sophistiquées, musiciens des rues, chiens, chats.

Au nombre de ces fantoches, un petit garçon vêtu d'une robe jaune, aux oreilles démesurées et crâne ras : *Yellow Kid* (le gosse jaune).

Yellow Kid fut très vite sympathique aux lecteurs du *World*. Outcault en fit une

vedette. A l'allée de Hogan, succéda la première vraie bande dessinée, la série des aventures de *Yellow Kid*. On parlait peu dans cette histoire, mais toujours avec des « ballons ». Les comics étaient nés. Ils sont, comme vous voyez, très exactement contemporains du cinéma.

CE FARCEUR DE "BUSTER BROWN"

OUTCAULT fut aussi l'auteur des *Aventures de Buster Brown*. Une série qui eut l'insigne honneur de franchir l'Atlantique. Parlez-en à vos grands-parents. Ils se souviennent sûrement de ce petit garçon, vêtu avec élégance. Buster Brown était terriblement farceur. Il avait un ami à quatre pattes, le chien Tiger. Capable des pires méfaits, Buster avait le repentir facile et chacune de ses aventures s'achevait sur une longue suite d'excellentes résolutions. Ces résolutions signées Buster Brown étaient des plus cocasses. Un exemple :

« *Résolution* : Il n'est pas au monde d'animal plus gentil, plus facétieux, plus intelligent que l'éléphant. En rencontrer un est pour moi un bonheur. En ramener un à la maison est pour moi une allégresse. Farce inoffensive et de bon goût, n'est-ce pas ? Or, ma mère en a jugé autrement, elle me l'a démontré de manière frappante. » (Car Mme Brown connaissait l'art de fesser avec une brosse à cheveux...) Signé Buster Brown.

Avec *Yellow Kid*, Buster Brown, un nouveau genre de littérature était né. En Amérique, coup sur coup, une ribambelle de séries dessinées virent le jour.

Les plus célèbres ?

« *The Katzenjammer Kids* », de Rudolph Dirks d'abord. Ce titre ne vous dit rien, bien sûr. Et pourtant... Le capitaine et les deux jumeaux terribles sont devenus célèbres dans le monde entier.

Pim ! Pam ! Poum !

Mais oui, ces aimables farceurs sont presque des héros classiques. Ils firent leur apparition dans la presse en 1896. Et encore... ils avaient des devanciers : les fameux Max et Moritz, deux diaboliques garçons nés du pinceau du très génial



« *The Katzenjammer Kids* », de Rudolph Dirks, l'auteur qui a créé la série célèbre : « Les aventures de Pim ! Pam ! Poum ! »

Buster Brown (de R.F. Outcault) : un petit garçon extrêmement farceur dont les aventures ont été séduites vos grands-parents.

La Famille Illico qui fait toujours furor en France est née cependant il y a plus d'un demi-siècle, de la plume de Géo Mac Manus.

Wilhelm Busch, un peintre impressionniste qui fut aussi poète, philosophe et très digne émule de l'illustre Topffer. Max et Moritz, deux gamins si populaires outre-Rhin que la *Deutsch Bundespost* n'a pas hésité à leur consacrer un timbre.

Autre « primitif » qui devait connaître gloire et fortune : Géo Mac Manus. L'inventeur du joyeux *Illico* (aux U.S.A. : Jiggs). Illico ou le héros type de ces innombrables séries humoristiques qui allaient conquérir l'Amérique (et le monde entier). Illico est rond, bon vivant. C'est le millionnaire de ces années où les Etats-Unis imprimaient des dollars à la vitesse grand V. Illico vit dans une belle maison. Il dirige une belle affaire. Il fait (certains disent) de beaux bénéfices. Il a une femme aussi. Sa femme, c'est l'exception qui confirme la règle : elle n'est pas belle. Elle est ridicule et désagréable. Elle aime le bel canto et les réceptions mondaines. Son rêve, son désir permanent : fausser compagnie à sa maussade épouse et aller boire une chope de bière ou faire une partie de cartes en compagnie de quelques joyeux (et souvent peu recommandables) lurons.

Les premières bandes de G. Mac Manus furent publiées en France dans le magazine « Nos loisirs », sous le titre : « Monsieur et Madame Nouveaumariés ».

Il faut croire que des millions d'époux américains se reconnurent en Illico. Il devint très vite le héros numéro un de la littérature dessinée.

Illico est célèbre en France depuis longtemps.

A CHAQUE AMÉRICAIN SON COMIC'S MATINAL

GEO Mac Manus est mort. Un autre dessinateur (Frank Flechter) a pris la relève.

C'est une tradition. Quand le dessinateur d'une célèbre série meurt, un autre le remplace. Tradition, somme toute, assez surprenante. Une fois Balzac mort, il ne serait venu à personne, pas même au plus rapace des éditeurs, l'idée de faire achever « *La comédie Humaine* » par un autre Balzac. Quand Géo Mac Manus quitta ce monde, Frank Flechter continua à conter les aventures de Jiggs. Voyez-là la preuve par l'absurde de cette vérité, hélas ! incontestable : un américain normal ne saurait se passer de son Jiggs quotidien.

Pour les Américains de tous les âges, les Comics sont devenus quelque chose comme une drogue. Chaque matin, en ouvrant leur



journal, ils veulent retrouver leurs héros favoris. Chaque matin, dimanches compris.

En effet, en Amérique, depuis le joyeux temps de *Yellow Kid* et *Buster Brown*, chaque journal quotidien a une édition dimanche. Une édition beaucoup plus luxueuse, beaucoup plus volumineuse aussi. Imaginez un paquet pesant parfois deux ou trois cent grammes et composé de plusieurs « *Sélections* », une section magazine — sorte de *Paris-Match* du pauvre — une section actualités, une section sports, une section féminine, une section politique, littéraire, etc. Et merveille des merveilles, une section entièrement composée de bandes dessinées. Le goût des comics est aussi vieux que celui du cinéma. La télévision a fait du tort au cinéma, pas aux comics. La preuve : chaque grand héros de la T.V. a donné naissance à une série de bandes qui relate ses exploits.

PIM, PAM, POUM ONT 67 ANS

A Rudolph Dirks, a succédé Knerr. Pim, Pam, Poum font toujours rire. Pim, Pam, Poum ont 67 ans.

Citons au passage quelques-uns de leurs fameux contemporains : le poétique *Little Nemo* de Winsor MacCay, *Little Jimmy*, que créa en 1905 pour le *New York American*, James Guilford Swinerton, *Mutt and Jeff* (deux joyeux drilles, un petit, un grand — parents éloignés, au moins par leur silhouette, de nos *Pieds Nickelés*), *Abie the Agent* de Harry Hershfield.

Dès 1900, les dés étaient jetés.

Un mode d'écriture nouveau était né qui allait, partant des Etats-Unis, enchanter la terre entière.

La semaine prochaine : « La semaine de Suzette » lance les « Aventures de Béatrice... »



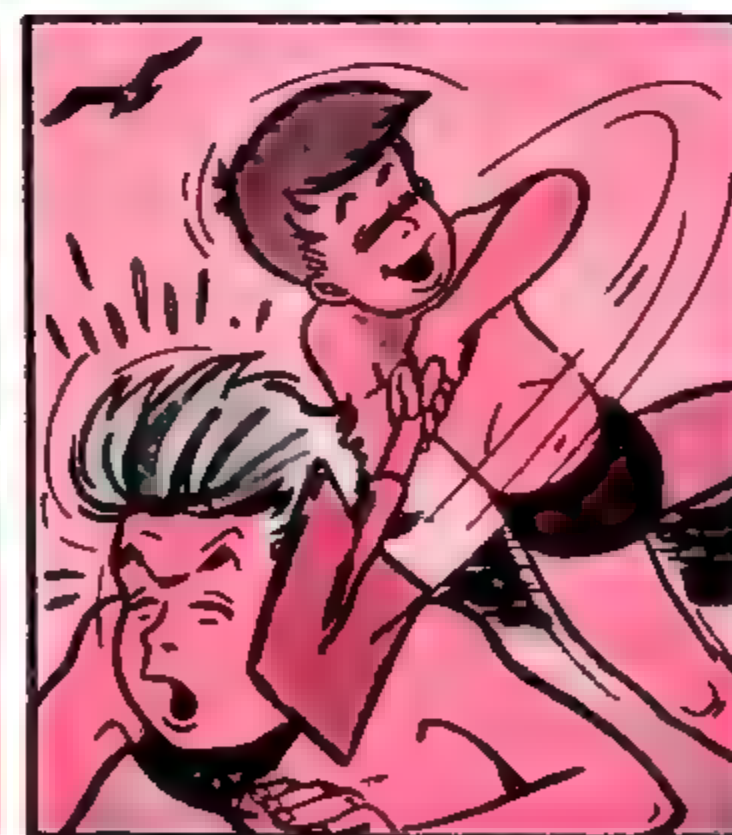
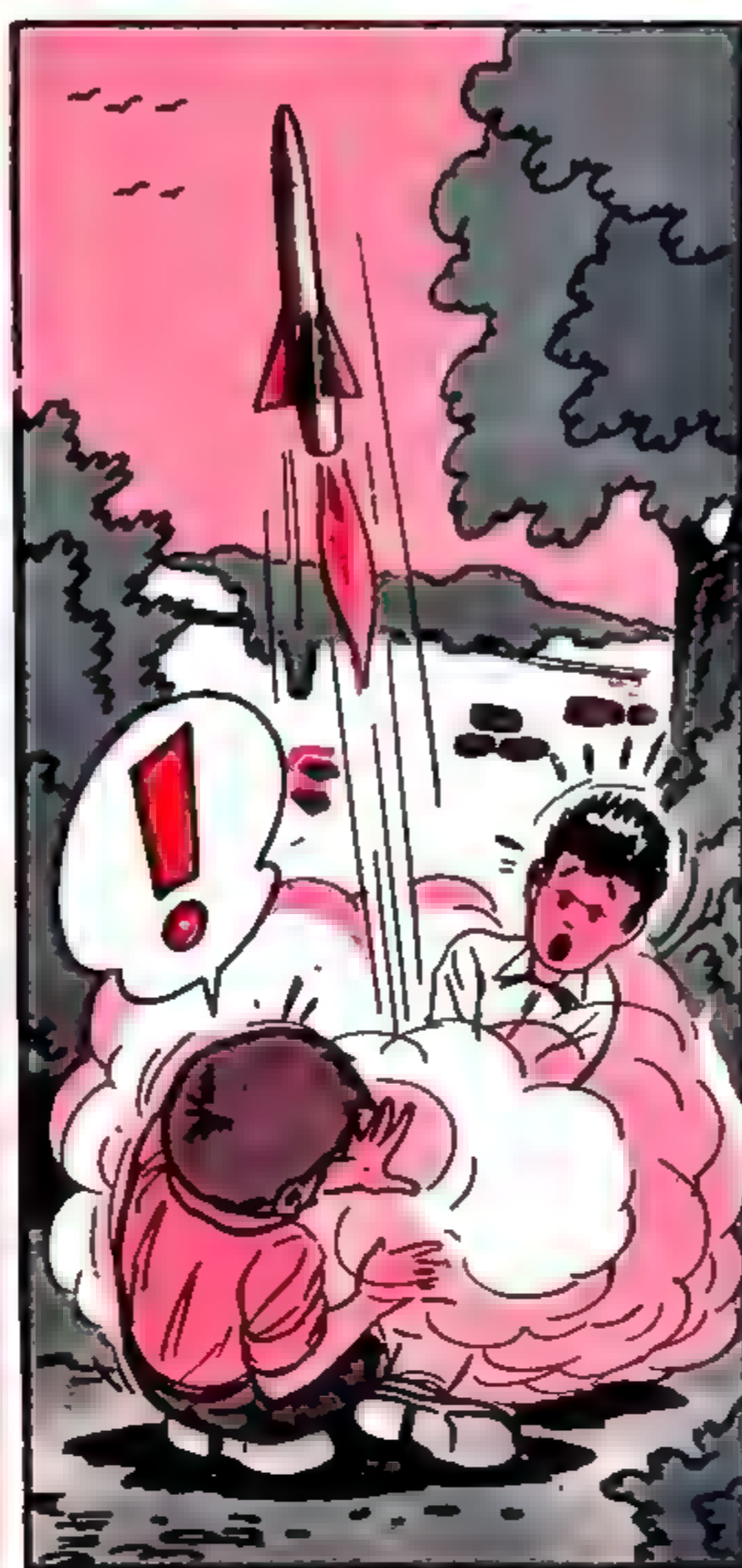
Yellow Kid (le gosse jaune), de Outcault, a vécu des aventures qui ont passionné plusieurs millions de citoyens américains.



JACQUES LE GALL LE LAC DE L'ÉTOUVALETTE

RESUME. — Avant de mourir, Von Lutzen révèle à Le Gall la cachette d'une valise. Jacques échappe aux tueurs et revient au chalet avec la police, mais toute trace du crime a disparu.





Et maintenant que tu as bien lu cette histoire voici ce qu'il faut faire si tu veux gagner l'une des 100 bicyclettes :

- 1° Découpe ce Bulletin-Réponse,
- 2° Réponds à la question posée, n'hésite pas à rendre une nouvelle fois visite à l'agent d'assurances ou à l'assureur-conseil de tes parents qui se fera un plaisir de t'aider.
- 3° Conserve soigneusement ce Bulletin-Réponse ainsi que le Bulletin-Réponse N° 1 paru dans notre numéro de la semaine dernière.
- 4° La semaine prochaine toutes les indications te seront données pour envoyer ta réponse.

N'hésite pas à rendre une nouvelle fois visite à l'Agent d'assurances ou à l'Assureur-Conseil de tes parents qui se fera un plaisir de t'aider. Tu trouveras chez lui le texte complet du Règlement de ce Jeu-Concours. Ce texte est par ailleurs déposé chez M^r LESAGE, Huissier, rue de Cléry à Paris.

Suite la semaine prochaine

BULLETIN-REPONSE N° 2

Réponds à la question suivante du JEU-CONCOURS des ASSURANCES avec l'aide de l'Assureur et conserve soigneusement ce Bulletin-Réponse n° 2.

Question : Indiquer le nom du contrat d'Assurances qui garantit le père de Michel contre les conséquences des accidents que son fils a causé ci-dessus à une voisine et à ses camarades.

Conserve soigneusement ce Bulletin-Réponse tout comme le Bulletin-Réponse n° 1 de la semaine dernière.

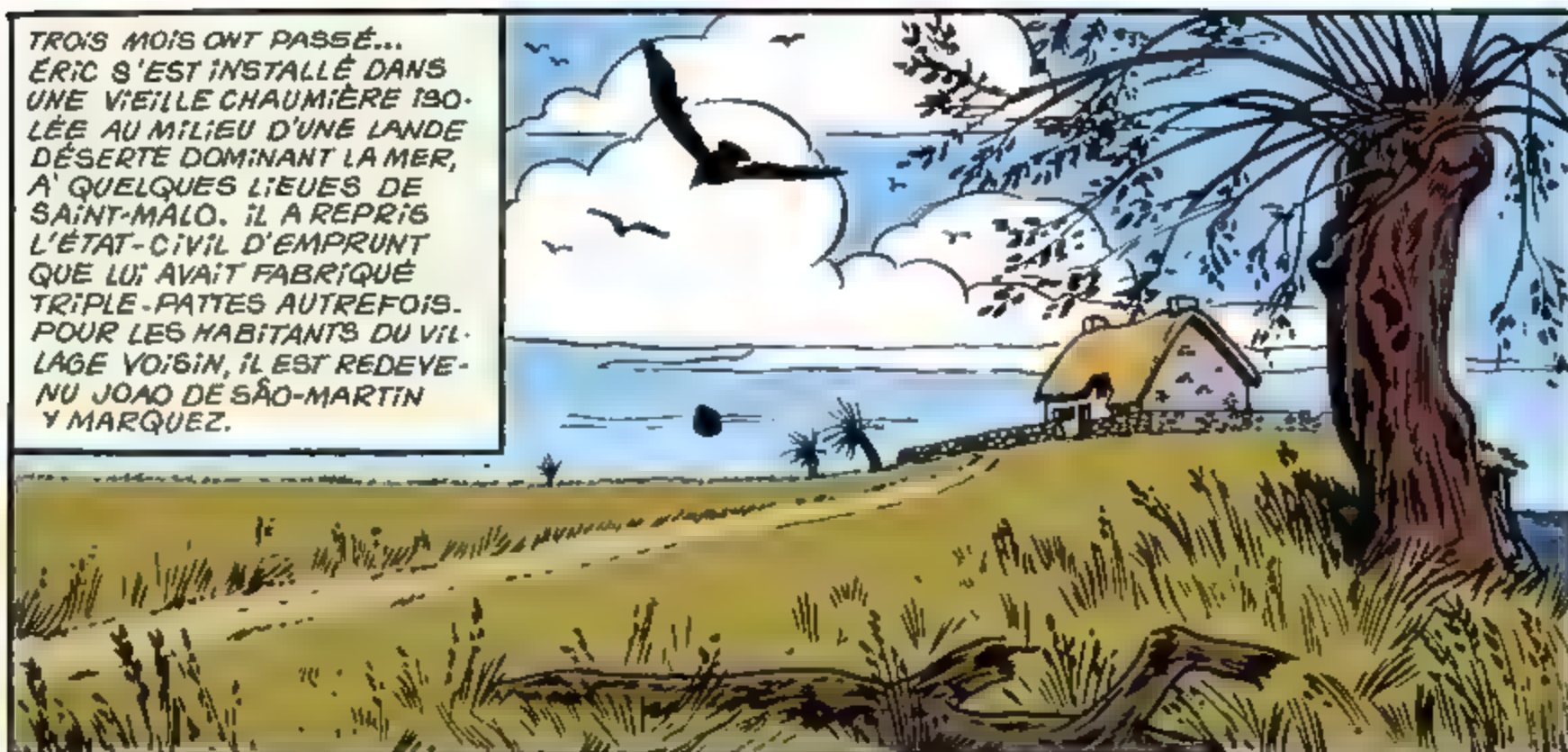
le DEMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Eric, le fils de Barbe-Rouge, revient à Saint-Malo et remet, saine et sauve, « La Belle Jeanne » à ses armateurs. Retiré dans la lande il se plonge dans les études qui lui permettront d'obtenir son brevet de capitaine.

TROIS MOIS ONT PASSÉ... ERIC S'EST INSTALLÉ DANS UNE VIEILLE CHAUMIÈRE ISO- LÉE AU MILIEU D'UNE LANDE DÉSERTÉ DOMINANT LA MER, A QUELQUES LIEUES DE SAINT-MALO. IL A REPRIS L'ÉTAT-CIVIL D'EMPRUNT QUE LUI AVAIT FABRIQUÉ TRIPLE-PATTES AUTREFOIS. POUR LES HABITANTS DU VIL- LAGE VOISIN, IL EST REDEVE- NU JOAO DE SÃO-MARTIN Y MARQUEZ.

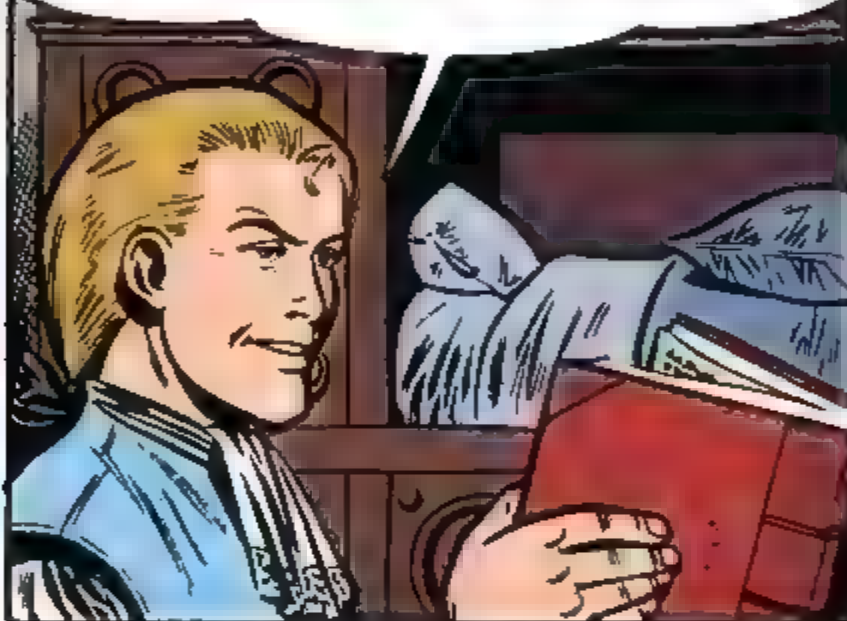


AVEC UN FIÈVREUX ACHARNEMENT, LE FILS ADOP- TIF DE BARBE-ROUGE COMPLETE SES CONNAIS- SANCES NAUTIQUES ET MATHÉMATIQUES.

JE POURRAI BIENTÔT ME PRÉ- SENTER AUX EXAMENS DU BRE- VET DE CAPITAINE AU LONG COURS...



J'AI MÊME L'IMPRESSION QUE J'EN CONNAIS DIX FOIS PLUS QUE LA PLUPART DES CAPITA- NES COMMANDANT LES VAISSEAUX DE HAUT BORD DU ROI DE FRANCE. MAIS, BAH... JE N'EN SAURAI JAMAIS ASSEZ... ALLONGE... ASSEZ TRAVAILLE POUR AUJOURD'HUI !...

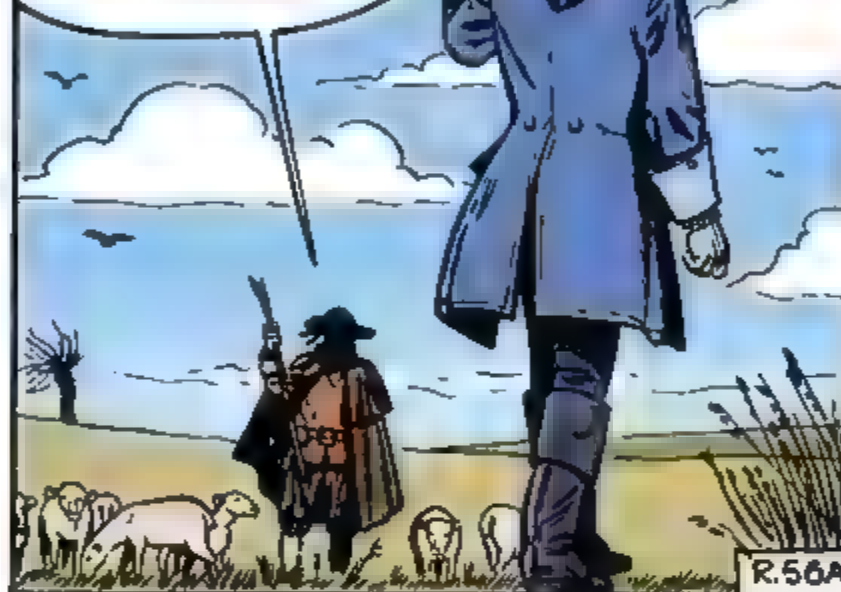


J'AI BIEN MÉRITÉ UNE RECOMPENSE: UNE HEURE DE BAVARDAGE AVEC LES PÊCHEURS ET LES MARINS DE L'ENDROIT...



SALUT, PÈRE LE TROADEC... BEAU TEMPS, PAS VRAI ?!

HEP... NOT' MONSIEUR... ATTENDEZ DONC...



V'LA PAS MAL DE TEMPS QUE JE VOULAIS VOUS EN PARLER... IL SE PASSE DE DRÔLES DE CHOSÉS DANS LE PAYS, NOT' MONSIEUR...

QUE VOULEZ-VOUS DIRE ?...



DES BONSHOMMES QUE JE NE CONNAIS PAS VIENNENT RÔDER SUR LA LANDE... ILS SE CACHENT DANS LES AJONCS, LA-HAUT... OU ENCORE DANS LA TOUR DE GUET, LA-BAS, AVEC UNE LONGUE-VUE... MAIS CE N'EST PAS LA MER QU'ILS SURVEILLENT, C'EST VOTRE MAISON !...



QUOI ? ! ? !... VOUS... VOUS ÊTES SÛR ? !... JE... JE N'AI RIEN REMAR- QUÉ !...

OH... BIEN SÛR... CES GARS- LA PRENNENT MILLE PRÉ- CAUTIONS POUR QUE VOUS NE REMARQUIEZ PAS QU'ILS VOUS ÉPIENT MAIS ILS NE SE MÉFIENT GUÈRE DE MOI !...



CORNE BLEUE !... SÉRAIENT- CE LES GENS DU ROI ? !... MA VÉRITABLE IDEN- TITÉ AURAIT-ELLE ÉTÉ DÉCOUVERTE ? !...

ET... CETTE SURVEILLAN- CE DURE DEPUIS LONGTEMPS ?...



OH... SÛREMENT DEPUIS DES SEMAINES, PEUT- ÊTRE MÊME DEPUIS VOTRE ARRIVÉE ICI... J'AI LONGTEMPS HÉSITÉ À VOUS EN PARLER... J'AIME PAS ME MÊLER DE CE QUI NE ME RE- GARDE PAS, MAIS LES PARTICULIERS QUI SE RELAIENT POUR VOUS ÉPIER ONT SI MAUVAISE MINE !...



MERCI, PÈRE LE TROADEC !... ET LA PROCHAINE FOIS QUE VOUS REPÉREREZ UN DE CES CURIEUX, PRÉVE- NÉZ-MOI... IL Y AURA UNE PIÈCE D'OR POUR VOUS.

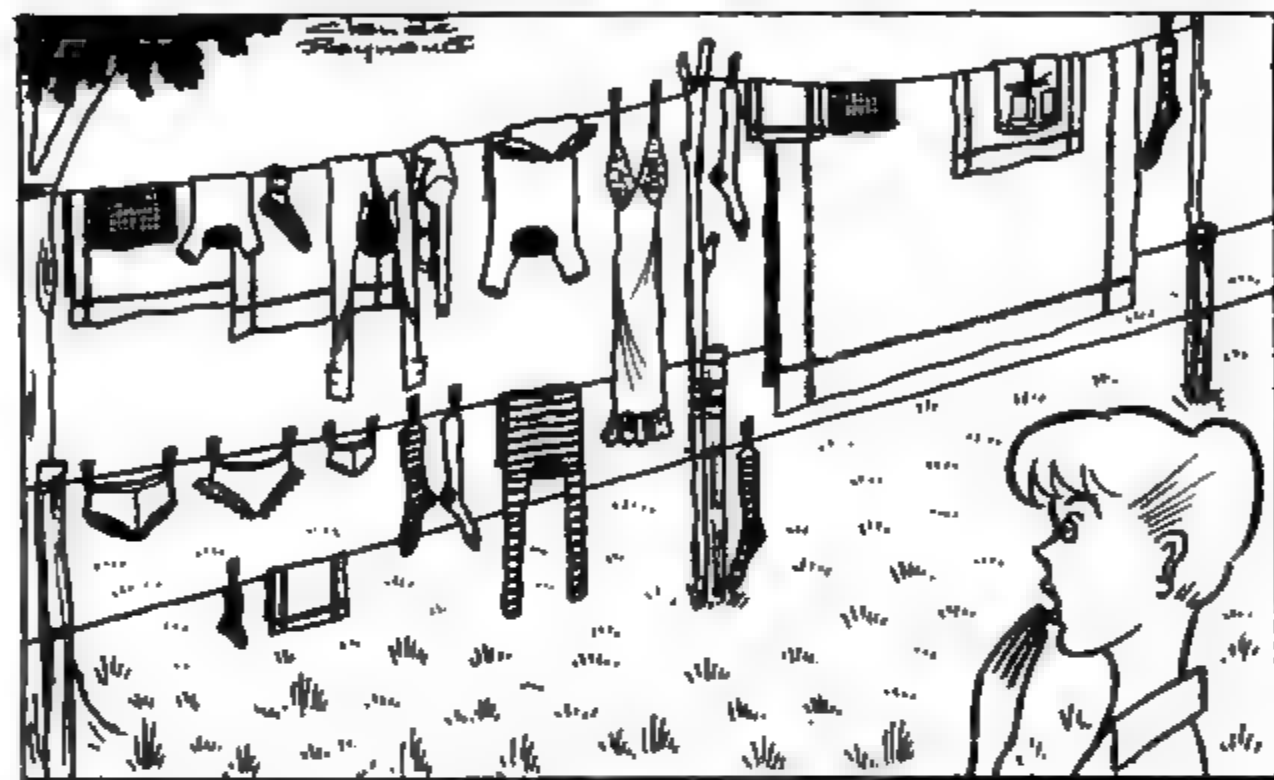
COMPTEZ SUR MOI, NOT' MONSIEUR !



LA LESSIVE

Pleine de courage, la charmante Mme Flochette a décidé de faire la lessive. Elle a tout étalé sur la pelouse, et s'est

mise au travail. Mais elle a malheureusement oublié de laver un certain nombre de pièces, ainsi que vous pouvez en juger d'après ce qui sèche sur le second dessin. Combien de pièces de linge a-t-elle oubliées en faisant sa lessive ?



EXPRESSIONS COURANTES

Certaines expressions de notre langue sont très imagées. Ces trois photos, posées par Jean-Paul Rouland, illustrent trois d'entre elles, d'une manière assez fantaisiste, il faut bien l'avouer.

Lesquelles ?



VOUS RETROUVerez :

• L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 45, sur les antennes de Radio-Luxembourg.
• Votre ami Marcel Fort, tous les lundis, à 20 h 15, sur les antennes de Radio-Luxembourg et Radio Monte-Carlo ou CROCHET RADIOPHONIQUE et tous les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio-

Monte-Carlo) dans le fameux QUITTE OU DOUBLE.
• Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur ROBILLARD, tous les jeudis dans votre émission PILOTE, de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.
• Et L'HOMME DES VŒUX, tous les jours (sauf le dimanche) à 12 h 26 sur les deux chaînes.

SOMBRE JOURNÉE

Monsieur Vernel, ce matin-là, s'était pourtant levé de bonne humeur, le soleil brillait, la vie était belle. Hélas ! voyez comme la journée a mal continué ! Saluez son optimisme à toute épreuve et découvrez quel dessin comporte une impossibilité par rapport aux trois autres.



DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

LE DÉBUT DES HOSTILITÉS (L'OUVERTURE)

PAR L'ANGE

Lorsque deux armées se trouvaient rangées face à face et que les généraux donnaient ordre à certains éléments d'avancer et à d'autres de se déployer, ils tentaient de prévoir l'endroit et le moment où ils pourraient masser des troupes, attaquer un point faible, mais aussi d'être en mesure de parer à une contre-attaque en un autre endroit du champ de bataille. Ces manœuvres préliminaires

qui provoquaient les premiers engagements s'appellent ouverture aux Échecs, et les principes en sont exactement les mêmes.

Au cours de l'histoire, il n'y a jamais eu deux batailles absolument semblables ; de même, aux Échecs, on ne trouve jamais deux parties identiques. A un moment quelconque de cette « prise de position » que constitue l'ouverture,

l'un ou l'autre des joueurs va engager les hostilités propres. Il est évident que celui qui aura le mieux développé ses pièces bénéficiera, à ce moment, d'un léger avantage. Il est donc important de bien jouer son ouverture. Sans entrer dans le détail des quelques dizaines d'ouvertures principales et des quatre cents ou cinq cents variantes que l'on aura intérêt à étudier plus tard, il est bon que le débutant comprenne les idées de base, les grandes lignes et les visées des ouvertures. L'ouverture n'est pas une règle et chacun joue ses pièces comme bon lui semble. L'ouverture suivante, qui est typique et souvent jouée, n'est donc qu'un exemple.

Blanc Neir
1. P e2-e4 P e7-e5

Le Pion avancé occupe le centre du terrain et menace indirectement toute pièce adverse qui avancerait à sa droite ou à sa

gauche. L'avance du Pion du Roi offre l'avantage d'ouvrir le passage à la Dame et au Fou du Roi. En jouant le même coup, noir bloque le Pion blanc et libère la sorue éventuelle des mêmes pièces.

2. C g1-f3 C b8-c6

Tout en menaçant le Pion noir à e5, le Cavalier blanc commande les cases centrales d4 et e5 et les cases avancées de son aile droite : g5 et h4. Par sa réponse, noir assure la défense de son Pion à e5 et couvre aussi quatre cases avancées.

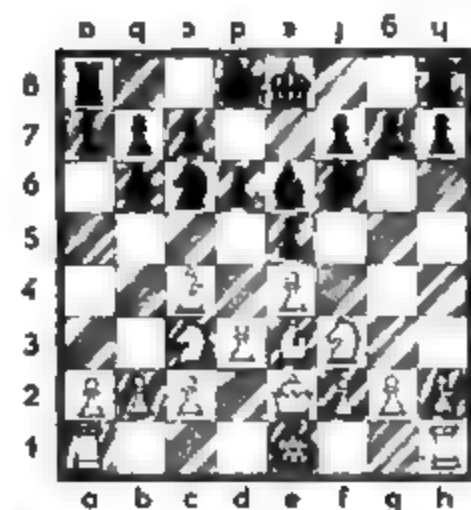
3. F f1-c4 F f8-c5

Tout en prenant position au centre du terrain, les deux joueurs dégagent leur ligne de base derrière les Pions en vue du Roque qui mettra le Roi à l'abri, etc. Les Fous esquissent tous deux une menace sur le Pion du Fou du Roi de l'adversaire, point faible car défendu par le seul Roi pour

le moment.

4. P d2-d3 P d7-d6
5. C b1-c3 C g8-f6
6. F c1-e3 F c5-b6
7. D d1-e2 F c8-e6

Les arrières sont dégagés et, déjà, blanc peut roquer d'un côté ou de l'autre. Les lignes de Pions sont continues et solides et toutes les pièces avancées peuvent manœuvrer aisément (Fig. 1).





Ce dessin de « Robinson Crusée » fut réalisé sur les indications mêmes de Selkirk.



Alexandre Selkirk, à son retour en Angleterre, conte à Daniel Defoe ses aventures.



Cette statue a été élevée à la mémoire d'Alexandre Selkirk dans son village.

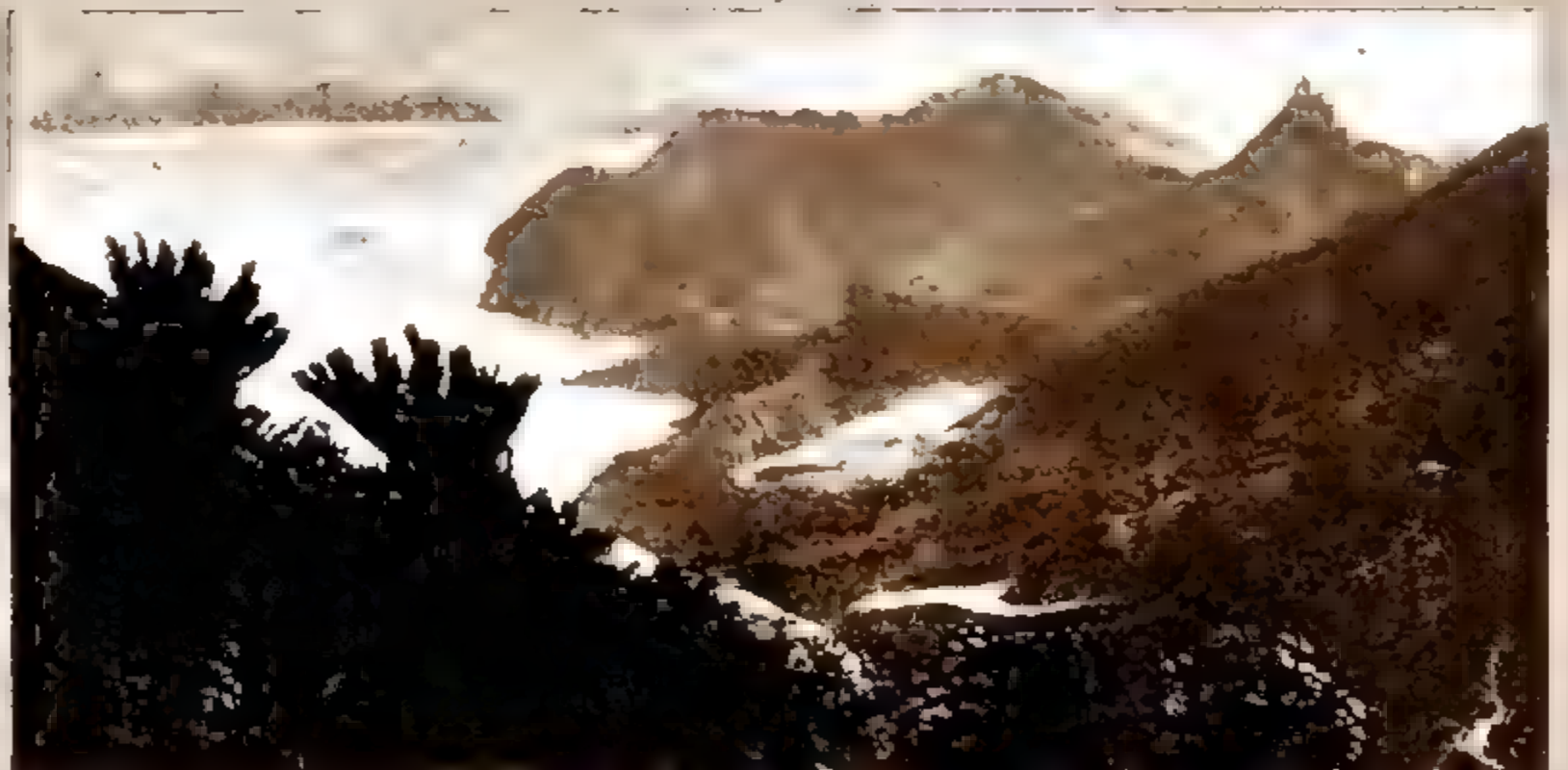
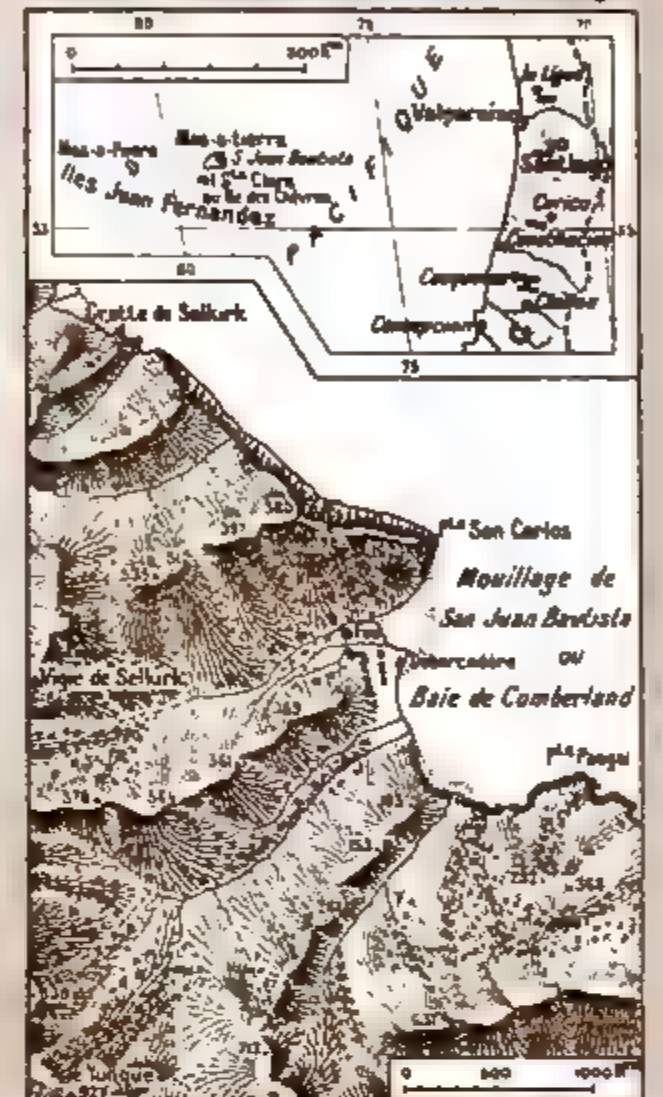


LE VRAI ROBINSON s'appelait ALEXANDRE

Robinson Crusée est un des plus grands succès de librairie de tous les temps. Depuis plus de trois siècles, tous les enfants du monde se passionnent pour les aventures du héros solitaire de Daniel Defoe. Le romancier anglais n'avait pourtant rien inventé et son récit est tiré, tout entier, des souvenirs de celui qui vécut, pour de bon, cette étonnante aventure. Il s'appelait, en réalité, Alexandre Selkirk, et était né en Ecosse en 1680. Cœur d'or, mais mauvaise tête, il faisait le désespoir de ses parents. Aussi, voyant que son fils ne rêvait que d'aventures lointaines, son père lui permit de s'embarquer comme mousse. Alexandre devint peu à peu un excellent marin, mais son déplorable caractère lui valut tant d'avatars qu'il ne put malheureusement accéder qu'au grade de quartier-maître...

L'observatoire d'Alexandre Selkirk, à Mas-à-Tierra. Ce rocher culmine à 618 mètres d'altitude. On distingue, sur la droite, la plaque commémorative rappelant le séjour solitaire de Robinson Crusée sur l'île.

La partie nord-est de l'île de Mas-à-Tierra, dans l'archipel de Juan-Fernandez, sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, où vécut le vrai Robinson. Cette carte indique l'emplacement de toutes ses installations.



La grotte qu'Alexandre Selkirk habita à Mas-à-Tierra et sa maison à Londres.

La baie de Cumberland, sur la côte nord-est de l'île de Mas-à-Tierra, vue de l'observatoire de Selkirk.



C'est à ce titre qu'il s'embarqua, un matin de 1704, sur le trois-mâts « Cinq-Ports » que commandait le capitaine Stradling, un officier violent et brutal qui faisait régner à son bord une discipline de fer. Le navire leva l'ancre pour la côte occidentale d'Amérique. Il remontait le Pacifique quand une mutinerie éclata. Stradling imagina un supplice plus raffiné que la corde pour Selkirk.



Il commença par faire attacher le mutin au grand mât et le fit flogger jusqu'au sang, devant tout l'équipage réuni, afin que cette punition serve d'exemple à tous les audacieux assez insensés pour envisager de se révolter. Puis, au milieu d'un silence de mort, il décréta que Selkirk serait abandonné sur la première île déserte que le « Cinq-Ports » rencontrerait. Ce fut l'île Juan Fernandez.



Pas un habitant n'y vivait, et cette terre se trouvait en dehors de la route habituelle des navires. C'est là, que Stradling décida d'abandonner le mutin. Le malheureux Selkirk fut désespéré : « Je vais mourir de faim ! c'est de l'assassinat !... » Le capitaine se laissa fléchir : « Je te laisse une chance, dit-il, tu emporteras un fusil, de la poudre, des balles, une hache, une Bible. Bonne chance ! »



Le malheureux Selkirk fut embarqué dans un canot qui le déposa, avec ses armes et quelques provisions, sur le rivage de l'île. Avant de l'abandonner, le capitaine Stradling, cédant une nouvelle fois aux prières de ses officiers, promit au mutin de venir le reprendre à son prochain passage, six mois plus tard. Et bientôt l'îlot vit disparaître le « Cinq-Ports » à l'horizon. Désormais, il était seul.



Les grottes abondaient dans les falaises escarpées de l'île, où il pourrait se loger jusqu'à ce qu'il se soit construit une cabane. Les porcs et les chèvres sauvages pullulaient, descendant d'animaux abandonnés autrefois par des navires de passage. L'eau fraîche ne manquait pas, non plus que les fruits, car les pinces étaient fréquentes. Selkirk se mit aussitôt au travail et se bâtit une cabane de rondins.



Pour se nourrir, il abattait des chèvres sauvages ou des porcs à coups de fusil, mais bientôt une angoisse lancinante le terrifia : Comment chasserait-il une fois épuisée sa provision de poudre et de balles ?... En même temps, il s'aperçut qu'un autre gibier, répugnant celui-là, abondait également sur l'île. La première nuit qu'il passa dans sa cabane, il fut soudain réveillé par un piétinement.



Un grouillement d'énormes rats se préparait à le dévorer viv. Sautant sur son fusil, il commença à massacrer les rongeurs à coups de croûte. Cruellement mordu, ivre de fatigue, il se battit contre eux jusqu'à ce que la lumière de l'aube les fasse fuir. Il dut désormais coucher dans la fourche d'un arbre. Un jour, heureusement, il découvrit une colonie de chats à demi sauvages...



En leur offrant de la viande, Selkirk parvint peu à peu à les apprivoiser et les installa dans sa cabane. Quelques jours plus tard, les rats avaient disparu. Le quartier-maître, toujours hanté par la perspective de manquer de poudre, se démit d'ailleurs qu'il pourrait alors manger ses chats. Les mois s'écoulaient. La date fixée pour le retour du « Cinq-Ports » passa. Le marin était abandonné.



Le navire du capitaine Stradling avait, en effet, sombré corps et biens, au cours d'une effroyable tempête, quelques jours seulement après avoir débarqué le mutin. Celui-ci dut prendre parti de son triste sort. Pour épargner sa poudre, il décida de capturer les chèvres sauvages à la course. Il espérait réunir un troupeau qui, se reproduisant, lui assurerait une réserve de viande.



Un jour, alors qu'il bondissait sur une proie, il sentit le sol se dérober sous lui et tomba au fond d'une profonde excavation. Heureusement pour lui, sa chute fut amortie par le corps de la chèvre qu'il écrasa sous lui. Néanmoins, il resta plus de vingt-quatre heures évanoui au fond du trou. Quand il se réveilla, par un effort surhumain, il parvint à se traîner jusqu'à sa cabane où il demeura.



Il fut huit jours dans l'impossibilité de bouger. Guéri, il reprit sa dangereuse chasse. Il possédait bientôt un troupeau qui lui donna lait, viande et peaux. Il n'avait plus rien d'humain ainsi vêtu de fourrures, avec sa barbe et ses cheveux démesurément longs et hirsutes. Pour ne pas devenir fou, il parlait haut et liait de longs passages de la Bible. Chaque jour, il guettait la mer.



Un matin, il hurla de joie !... Un vaisseau venait de mouiller l'ancre devant l'île. Il se rua à la rencontre des hommes qui débarquaient pour s'approvisionner en eau. C'étaient des Espagnols et l'Espagne était en guerre avec l'Angleterre. Selkirk s'enfuit. Le chef était persuadé d'avoir affaire à un espion, établi dans l'île pour signaler le passage des vaisseaux espagnols aux corsaires anglais.



Une bataille monstrueuse fut organisée et Selkirk dut rester de longues heures blotti au faîte d'un arbre pour échapper aux recherches. Quand les Espagnols quittèrent l'île, il ne restait plus que des cendres des installations du naufragé. Il dut tout recommencer. Il y avait quatre ans et quatre mois que le malheureux vivait dans son île, quand un jour enfin, il aperçut une nouvelle voile.



Aussitôt, il courut allumer l'énorme tas de bois qu'il avait préparé depuis longtemps sur le haut sommet de l'île. Bientôt, une colonne de fumée s'éleva dans le ciel clair. La vigie du bâtiment qui passait au large aperçut le signal. Le navire, qui était anglais, se détacha et vint devant le rivage. Un canot fut envoyé. Ses rameurs voulurent faire demi-tour en voyant accourir ce sauvage.



Mais cet être hirsute bredouillait des mots anglais et cela les rassura. Recueilli, lavé, restauré, Selkirk put raconter son incroyable aventure, affirmant que, seule, la lecture de la Bible lui avait évité de mourir de désespoir. Le capitaine Rodgers consigna ce récit dans son livre de bord. C'est en retrouvant ce document, que Daniel Defoe écrivit son immortel roman : ROBINSON CRUSOE.



ALAMO

RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

— Nous nous trouvons devant la nécessité d'une décision catégorique, dit encore Travis.

Ces paroles furent appuyées par le rugissement presque simultané d'une demi-douzaine de canons.

— Je ne veux pas essayer de vous égarer en vous laissant espérer que nous pouvons encore recevoir des renforts. Ce que je vous demande maintenant, c'est de regarder en vos cœurs et de faire un choix définitif.

Dans un grand geste dramatique, Travis tira son épée. Il descendit de la rampe de tir et ses hommes s'écartèrent pour lui livrer passage. Il les entraîna vers l'entrée de la nef et ils le suivirent. Alors, de la pointe de son épée, il traça une ligne dans la terre battue. Une frontière, un choix.

— Qu'aucun de vous n'ait l'impression qu'il sera blâmé s'il choisit de quitter ce fort. Ceux qui se trouveront de bonnes raisons pour en décider ainsi pourront partir, avec tous mes vœux les meilleurs et ceux de leurs camarades.

Travis marqua une pause.

— Que tous ceux qui choisissent de rester, de donner, s'il le faut, leur vie pour la cause de la liberté sur le sol sacré du Texas, s'avancent et franchissent cette ligne.

Pendant un bon moment, personne ne bougea.

Tapley Holland, vingt-quatre ans, fut le premier à passer la ligne pour venir se placer aux côtés de Travis. Alors, ils vinrent par groupes, volontaires et soldats de carrière mêlés dans cette fraternité de la guerre.

De son lit, Jim Bowie appela :

— Dites, les gars, je ne peux pas y arriver tout seul. Je vous serais reconnaissant de m'aider.

En souriant, Crockett attrapa l'un des angles du lit de sangle. Une douzaine d'hommes bondirent pour aider à porter Bowie de l'autre côté de la ligne. Tous, sauf un seul homme, se retrouvèrent ainsi autour de Travis.

Louis Rose, qui avait goûté la viande amère de la défaite lors de la retraite de Russie et à Waterloo, s'accroupit sur les talons et enfouit son visage au creux de ses mains. Une voix le pressait déjà de se lever, de rejoindre les autres. Mais Crockett intervint :

— Restez tranquilles ! Moïse est peut-être le seul petit main dans tout ce bazar !

Rose se leva. Il béata encore un instant... et puis, il sortit de la chapelle.

Il commençait à faire sombre quand ils regagnèrent leurs postes.

— Dis donc, Hawkins, demanda Billy Wells. Qu'est-ce que ça veut dire « par escalade » ?

— C'est quand les types grimpent sur les murs avec des échelles.

— Y en a pas dehors.

— Ils en apporteront, dit McGregor.

Devant la barricade qui protégeait la chapelle, le docteur Thompson rejoignit Crockett et se mit à rire :

— Tout le temps qu'on est resté là-dedans, je pensais à ce que tu avais fait une fois, quand tu t'étais présenté au Congrès. Tu séchais un peu et tu avais contre toi un véritable orateur. C'est lui qui a parlé le premier : il a fait un beau discours qui donnait une solution à toutes sortes de problèmes. Après ça, tu t'es levé. Tu avais l'air un peu gauche, un peu bête, avec ta peau de raton laveur entre les mains. Tu t'es avancé de quelques pas, en traînant les pieds, tu leur as fait un large sourire, tu as passé la main sur ta peau de raton et tu leur as dit : « C'est-il pas là un beau petit morceau de fourrure ? »

— Oui, je m'en souviens, dit Crockett en riant. Je n'en ai pas dit davantage et j'ai gagné sans peine, dans ce district.

— Pour Dieu, pour Crockett et pour le Tennessee, dit Thompson.

Et tous deux partirent d'un grand éclat de rire.

Cette nuit-là, John Smith partit avec les messagers officiels et les lettres personnelles. L'ennemi cernait la place de si près que Travis doutait de la réussite de Smith. Une heure plus tard, il envoya deux autres courriers, Byrd Lockhart et Andy Sowell.

Deux heures après, il expédiait le dernier courrier qui sortit d'Alamo, le petit Jim Allen.

Après minuit, quelques-uns des hommes de Gonzales, à leur tête le lieutenant Kumbell, franchirent le mur nord et firent une sortie pour neutraliser la batterie avancée.

Ils arrivèrent très près et tuèrent quelques soldats ennemis, mais l'endroit grouillait de Mexicains et les deux canons qui flanquaient la batterie ouvrirent le feu. Le détachement revint sans avoir perdu un homme mais sans avoir pu réduire au silence la dangereuse batterie.

Louis Rose était parti. Après avoir passé le mur avec ses hardes, il prit la direction que, d'après lui, les Mexicains s'attendraient le moins à voir prendre par un homme venant d'Alamo. Il se dirigea vers l'ouest, vers Bexar.

Envoyé par le vieux Veedor Bustamante pour avertir les Américains qu'une attaque était prévue pour l'aube, Bernal n'était pas à plus de cent mètres de l'autre côté de la rivière quand une sentinelle mexicaine le repéra.

— Tiens, tiens ! Et où va-t-on comme ça ?

Bernal baissa la tête.

— J'ai beaucoup faim.



— Ah, oui ? Et tu viens voler de malheureux soldats qui reçoivent une solde de douze sous et demi par jour, quand encore ils sont payés ?

— Mais j'ai faim, mon lieutenant.

— Je suis sergent, comme n'importe qui peut le voir... quand il fait jour.

Tout heureux d'avoir su capturer ce jeune voleur, le sergent se mit en devoir de lui faire la morale.

— Et sur cette solde, les soldats doivent payer leur nourriture. Tu le savais ?

— Non, mon sergent.

— Eh bien, c'est ainsi. Et toi, tu voudrais les voler. Qui t'as envoyé, petit voleur ?

— Personne ne m'a envoyé, mon sergent. Il n'y avait rien à manger à la maison et j'avais beaucoup faim.

— Tout le monde a beaucoup faim. Ce n'est pas une raison pour voler. As-tu compris ?

— Oui, mon sergent.

— C'est une chose terrible que la faim. J'ai eu faim presque toute ma vie.

Le sergent sortit de sa chemise deux tortillas. Il les avait acceptées d'un « zapadore » qui suppliait qu'on lui fasse porter de l'eau aux canons, au lieu de l'envoyer creuser là où les balles américaines avaient déjà tué beaucoup d'hommes.

— Tiens, petit voleur. Et maintenant, va-t-en, avant que je les reprenne et que je les aie d'une seule bouchée !

Et le sergent accabla de malédictions tous les pauvres du Mexique, dont il était lui-même.

Bernal rentra. Il n'osa pas réveiller Veedor et lui faire part de son échec. Il mangea les tortillas et s'en fut se coucher auprès de ses six frères. Le lendemain matin, il n'y eut pas d'attaque à l'aube et Bernal put dire qu'il était vraiment allé prévenir Alamo.

— Tu es brave, dit Veedor. De tous mes descendants, tu es le seul qui me ressemble. « Et par-dessus le marché, je suis un beau menteur », pensa Bernal.

CHAPITRE 18

Avant que le mur nord ne s'écroulât, Dick Starr prit son trophée de guerre, sa lance, et l'enfonça au sommet du remblai, derrière le mur. Qu'ils viennent la prendre, par Dieu !

Sur près d'un quart de sa longueur, à partir de l'angle nord-est, le mur était par terre. Ce n'était plus qu'un tas informe de pierres rassemblées une à une, voilà bien longtemps, par les serfs indiens sous les yeux vigilants des Franciscains.

C'est alors que la canonnade mexicaine cessa complètement. Le brusque silence était incroyable. Il faisait mal aux oreilles.

— C'est maintenant qu'ils vont donner l'assaut, dit Bourne à Starr. Voilà ce qu'ils vont faire.

Tous étaient de cet avis. Mais l'assaut ne se produisit pas. Les courriers allaient et venaient, arrivaient, repartaient, au quartier général de Santa Anna, mais pas plus, semblait-il, qu'auparavant. Les Texans s'aperçurent également que le tir des mousquets avait cessé.

Des gerbes de terre, au sommet des tranchées et des remblais, montraient que les « zapadores » creusaient toujours, que les travaux avançaient de plus en plus vers le fort, mais les défenseurs ne voyaient aucun signe, nulle part, que les bataillons

d'infanterie se réunissent pour donner l'assaut.

Le silence commença à faire des ravages. Ils s'écroulaient à leurs postes, s'endormaient, s'éveillaient en sursaut sous l'impression d'entendre des cris et le bruit du canon, mais tout était silence ; alors, ils se rendormaient, plus près que jamais du profond, de l'obscur sommeil de l'épuisement.

Même du côté du mur où s'ouvrait la brèche, il n'y avait pas un coup de feu. Le major Jameson envoya quelques hommes aux rampes des canons, pour ramasser les tireurs trop zélés dont les coups de mousquet auraient risqué de troubler cette paix soudaine. Après quoi, il prit la direction d'un groupe qui tentait de réparer le mur.

Ils ne purent que le rehausser de quelques centimètres sur toute sa longueur et ils savaient fort bien que le canon aurait tôt fait de détruire leur travail. Mais ils se sentaient forcés d'essayer.

Carlos Espalier, dix-sept ans, originaire de Bexar, faisait partie du groupe. Il fut horrifié quand on trouva le corps de deux « zapadores » qui s'étaient fait tuer, la nuit précédente, en escaladant ce qui restait du mur pour jeter un coup d'œil sur les remblais.

— Mettons-les dans le mur avec les pierres, dit un volontaire de la Nouvelle-Orléans.

Ce qui fut fait.

Le jeune Carlos ne pouvait s'empêcher de lancer des coups d'œil sur les pieds nus des morts : des pieds durs et calleux, qui avaient suivi la charrue dans quelque pauvre champ, derrière un « burro », et qu'on recouvrait maintenant de grosses pierres. Carlos avait vu des pieds comme ceux-là toute sa vie. Brusquement, il se sentit saisi d'une terrible colère contre tous les mal-

heurs qui arrivaient sans cesse au Mexique ; mais, comme il ne pouvait les comprendre, sa rage se concentra, s'amenuisa tel un poignard, contre un seul homme, Santa Anna.

Il rêva de le tuer. Mais il savait que El Presidente ne passerait pas par cette brèche pendant le combat. Si bien que Carlos résolut d'assouvir sa haine sur ceux qu'enverrait Santa Anna, pauvres hommes qu'ils étaient, avec des pieds pareils à ceux que l'on couvrait de pierres.

On transporta Jim Bowie dans une petite pièce proche du parvis de la chapelle et on le laissa avec Ham, dont les yeux roulaient de frayeur parce qu'il comprenait ce que signifiait ce transport. Sur un escabeau, près du lit, Crockett posa les pistolets de Bowie, chargés et amorcés.

— Quand le moment viendra, Ham, mets-les dans ses mains.

Ham hochait la tête sans pouvoir proférer un son.

Appuyé contre la pièce de dix-huit, le canonier Hutchinson se surprit à sommeiller. Au diable ce silence ! Il secoua la tête et fixa ses yeux larmoyants sur Bexar et les « jacals » qui se dressaient entre le fort et la ville.

Il avait pris du bon temps, là-bas ! Une semaine avant le début de cette sale histoire, il avait été démobilisé, mais il n'avait nulle part où aller ! alors, il était resté. Résultat : il se retrouvait dans Alamo.

— T'as bien mis de la mitraille dans le Vieux Tortillard ? demanda-t-il à son chargeur.

La pièce avait une roue un peu faible, si bien qu'en reculant, elle virait toujours sur le côté. C'est pourquoi ils la nommaient ainsi.

— Quoi ? dit le chargeur en baillant.

— Ouais, il en a mis, dit l'écouvillonneur, Linn. Bon sang, ferme donc ta bouche ! Tu me fais bâiller !

Les canonnières des pièces placées derrière la lunette, à l'extérieur du fort, discutaient de l'opportunité d'ôter deux rangées de sacs de terre à la barricade de la

porte cochère. Ça n'était pas commode, de passer par-dessus cette barricade, en cas d'urgence.

Ils en discutaient encore quand arriva le lieutenant Evans qui dit :

— Remettez-moi une autre rangée de sacs de terre là-dessus, garçons.

— Jésus, mais on a déjà bien du mal à se faufiler !

— Si le besoin s'en fait sentir, vous passerez par un trou de souris. Mais n'oubliez pas : je veux que les canons soient encloués, d'abord.

— Bon sang de bon sang, si seulement ils pouvaient venir tout de suite ! Je n'tiens plus debout.

Sur le mur ouest, le petit groupe réuni autour du sympathique Mark Hawkins et de ses bombes, bavardait pour ne pas dormir.

— Y a combien de temps qu'on a pas eu de café ? demanda Wilson.

— Moi, j'en ai pas eu depuis qu'on est là, dit Wells. J'en bois jamais. Bon, à propos de ces échelles...

— V'là un petit gars que j'aimerais ramener en Irlande... si jamais j'y retourne, fit Hawkins. Il dérouterait les meilleurs esprits de Dublin.

— Il y a des officiers qui ont encore du café, reprit Wilson. J'ai vu le capitaine...

— Ne me raconte pas d'histoire sur les officiers, dit McGregor. Même s'ils ont du champagne, je dis que c'est tant mieux. Question de sommeil, ils en ont encore moins que nous.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE
Traduit de l'anglais par Renée Tessière
Publié aux Éditions France-Empire

NOUS ATTENDONS VOS MEILLEURES PHOTOS, VOS REPORTAGES, SUR LA VIE DU GRAND CIRQUE DE FRANCE

★ Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'oubliez pas ce que « Pilote » attend de vous.

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a

pas été séduit par la vie bohème, tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS « PILOTE » !

Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Gruss et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits.

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chatelet, les

célèbres émissions : le Grochet radiophonique et le Quitte ou Double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRESENTATION GRATUITE AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représen-

tation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE SERA en BELGIQUE :

le mardi 30 mai à Hasselt, le mercredi 31 mai à Hasselt, le jeudi 1^{er} juin à Seraing, le vendredi 2 juin à Verviers, le samedi 3 juin à Verviers, le dimanche 4 juin à Verviers, le lundi 5 juin à Waremme, et le mardi 6 juin à Louvain (Louvain).

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images des Albums FANFOU.

Concurrents du JEU DES CANNIBALES.

Pour échanger vos doubles, écrivez aux adresses ci-dessous :

M. Yves LERENDU, square Quentin St. G. 1, à Rennes (Ille-et-Vilaine)
Mlle M. LEJOP, 13, bd Jean-Mermoz, à Rennes (Ille-et-Vilaine)
M. Christian VIAPIANA, 16, rue Emile-Sourven- tre, à Rennes (Ille-et-Vilaine)
Mme Yve GOULAY, 9, rue du Champ-des-Mo- rats, à Darnétal (Seine-Maritime)
M. Bernard JACOPIN, 10, avenue Lebrun, à Marly-le-Roi (Seine-et-Oise)
Mme Patrice RUIZ, chemin Gauthier, Les Vials- Roussillon (Isère).

Pour recevoir, vous aussi, des deman- des d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.



S.O.S. ANIMAUX

Amis lecteurs,

Il est difficile de faire un choix parmi toutes les lettres si émouvantes que nous recevons de tous nos jeunes amis des ani- maux. Mais nous sommes heureux de constater que « la jeunesse d'aujourd'hui » aime les animaux et peut souvent être donnée en exemple aux adultes, comme le montre la lettre qui suit :

de Samuel BELDAME (13 ans), 70, rue de Trismou, de Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime) :

« Je suis très heureux de faire mainte- nant partie du « Club du Jeune Ami des Animaux » pour lutter contre les mauvais sujets qui prennent plaisir à maltraiter les animaux.

Lorsque j'étais au petit village de Saint-

Jean-le-Thomas, dans la Manche, j'obser- vais les chevaux qui tiraient avec peine les chariots plus lourds qu'eux, dans des champs où l'on récoltait les pommes de terre dans une terre particulièrement molle où la bête et la charrue s'enfonçaient. Vers 5 heures, la lourde voiture était pleine et un jour, le paysan décida de surcharger pour faire moins de voyages. Mais la veille, il avait plu et le sol était boueux et le chariot s'était enlisé de 30 cm environ. Le cheval faisait des efforts désespérés pour le sortir, mais en vain. Alors, le fermier, voyant la bête en difficulté, pris son fouet et tapa jusqu'au sang.

Le cheval, sous la douleur, s'écroula. Sans trêve ni relâche, la brute tapait de plus belle. Les hommes l'apercevant, se précipitèrent pour lui arracher le fouet, afin de mettre fin à la colère de ce mau- vais homme. Puis, ils aidèrent le cheval à se relever, et poussèrent derrière la voi- ture... »

Cette histoire n'est sans doute pas belle, mais elle mérite d'être dite, car quelques

coeurs endurcis y prêteront peut-être atten- tion !

La seule excuse que l'on pourrait trou- ver à cette brute dont nous parle Samuel, est qu'elle n'a pas eu dans son enfance un « Club du Jeune Ami des animaux » pour lui expliquer que les bêtes vivent, travail- lent, aiment, souffrent et meurent comme nous tous, qu'elles nous sont utiles et fi- dèles, et qu'il est plus agréable de les pro- téger et d'en faire nos amis que de les maltraiter inutilement.

Mais puisque ce club existe maintenant, vous pouvez tous vous y inscrire, en nous écrivant :

« CLUB DU JEUNE AMI DES ANIMAUX »

Aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre - PARIS (2^e).

A la semaine prochaine, et en toute amitié.

Jean-Paul

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHERES DE FRANCE :

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHERES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les déten- teurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

VENTE

Contre 3,50 NF en timbres français neufs, vous recevrez 50 timbres neufs grand format, tous différents des NOUVELLES REPUBLIQUES AFRICAINES. Ecrire MIGEVANT, 3 bis, rue Bleue, à Paris (9^e).

V. Camus Vaillants, An 58 n° 16 à 52 et An 59 n° 1 à 52 à 0,25 NF pièce. DUBESSAY, 42, rue Carrier, Rennes (Loire).

V. train routier Unic multibenne + voitures. Prix à débattre, cond. intér. pour totalité. Simpe PHILIPPE, 32, qu. de Passy, à Paris (16^e).

V. Mickey n° 277 à 399. Très bon état, 0,25 NF pièce. Henri CASANOVA, 16, rue de la Trépinère, à Beauvais (Oise).

V. mecano n° 8, 100 NF + voitures Dinky Toys + avions Solide. CANAVY, St 27 n° 65 à Saint-Dizier-le-Neuf (Hauts-Marnes).

V. vélo 1/2 course, 4 vit., bon état, 100 NF. J. SCHAYSINSKI, 25, rue des Laitières, à Vincennes (Seine).

V. pochette timbres tous pays (sauf Europe). Pri 1 NF et 1,50 NF, liste contre enveloppe timbrée. BAGUENEAU, 14, avenue Laferrière, Créteil (Seine).

CORRESPONDANTS

Ch. corresp. 19/21 ans. Canadien. Ecrire J.-J. BANDECHCHI, Centre NF, à Régy (Loire).



TIMBRES POSTE

PHILATÉLIE POUR TOUS

15, rue La Fayette, PARIS-9^e
C.C.P. PARIS 807-07

100 EUROPE	25 FENOU	50 COL. FR.
50 OCEANIE	50 POLOG.	10 CAMER.
50 AUTRIC.	50 PORTUG.	20 C. SOM.
25 BAVIERE	50 ROUMAN.	12 DABOM.
100 BELGIQ.	20 34-MARIN	10 GABON
25 BOLIVIE	10 SERBIE	12 LAOS
100 CHINE	15 SLOVAQ.	20 MADAG.
10 CORÉE	50 SRIEN	25 MAROC
50 ESPAGNE	50 SUISSE	20 MONACO
50 ET.-UN.	50 TURQUIE	15 N. CAL.

Chacune de ces 30 collections
1 NF 75 (ou 7 t. à 0,25 NF)
10 collections au choix : 14 NF
PHILATÉLIE POUR TOUS - 1961
36 pages richement illustrées
Envoi contre deux timbres à 0,25 NF

VOUS SEREZ FORT EN ORTHOGRAPHE

et réussirez en classe et aux examens si vous suivez les cours de vacances par cor- respondance, faciles et agréables, de

L'INSTITUT PRATIQUE D'ORTHOGRAPHE

Demandez à vos parents de réclamer, en précisant votre âge, la documentation gra- tuite n° 738, contre 1 timbre, à I.P.O., 15, avenue Hoche, PARIS (8^e).

LIMPIDOL

Mieux qu'une colle !

Adhère sur tout
Insoluble à l'eau
Ne se dessèche pas

PAPETIERS • DROGUERIES
QUINCAILLIERS • BAZARS

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.

31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean HEBRAND
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCHNY, J.-M. CHARLIER

★
ABONNEMENTS
France et Communauté française
Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF 45 NF
6 mois 19 NF 23 NF
3 mois 10 NF 12 NF
C.C.P. Paris 2375-25

★
BENELUX : Éditions du Lombard
1 à 7, Avenue P.-M. Spaak, Bruxelles

★
ABONNEMENTS
1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.989-16

★
SUISSE :
Interpress S.A., 1, Bonadour, Lausanne
ABONNEMENTS
1 an 43 FB.
6 mois 22 FB.
Compte chèque postal : 11.133-51

★
ABONNÉS
Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

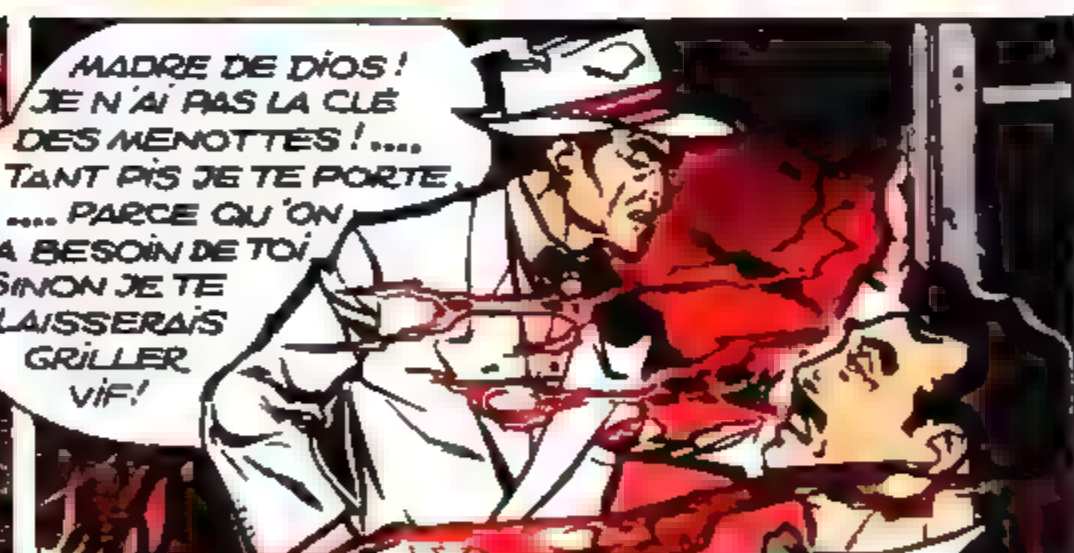
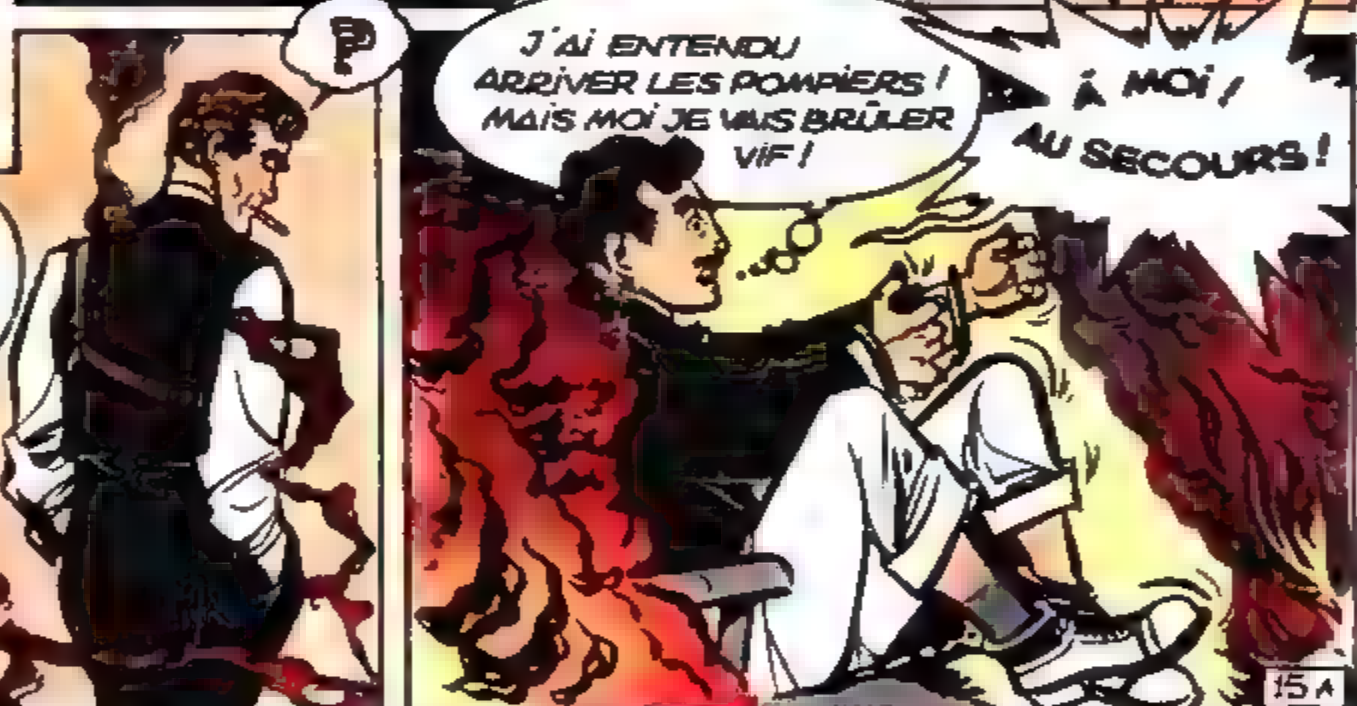
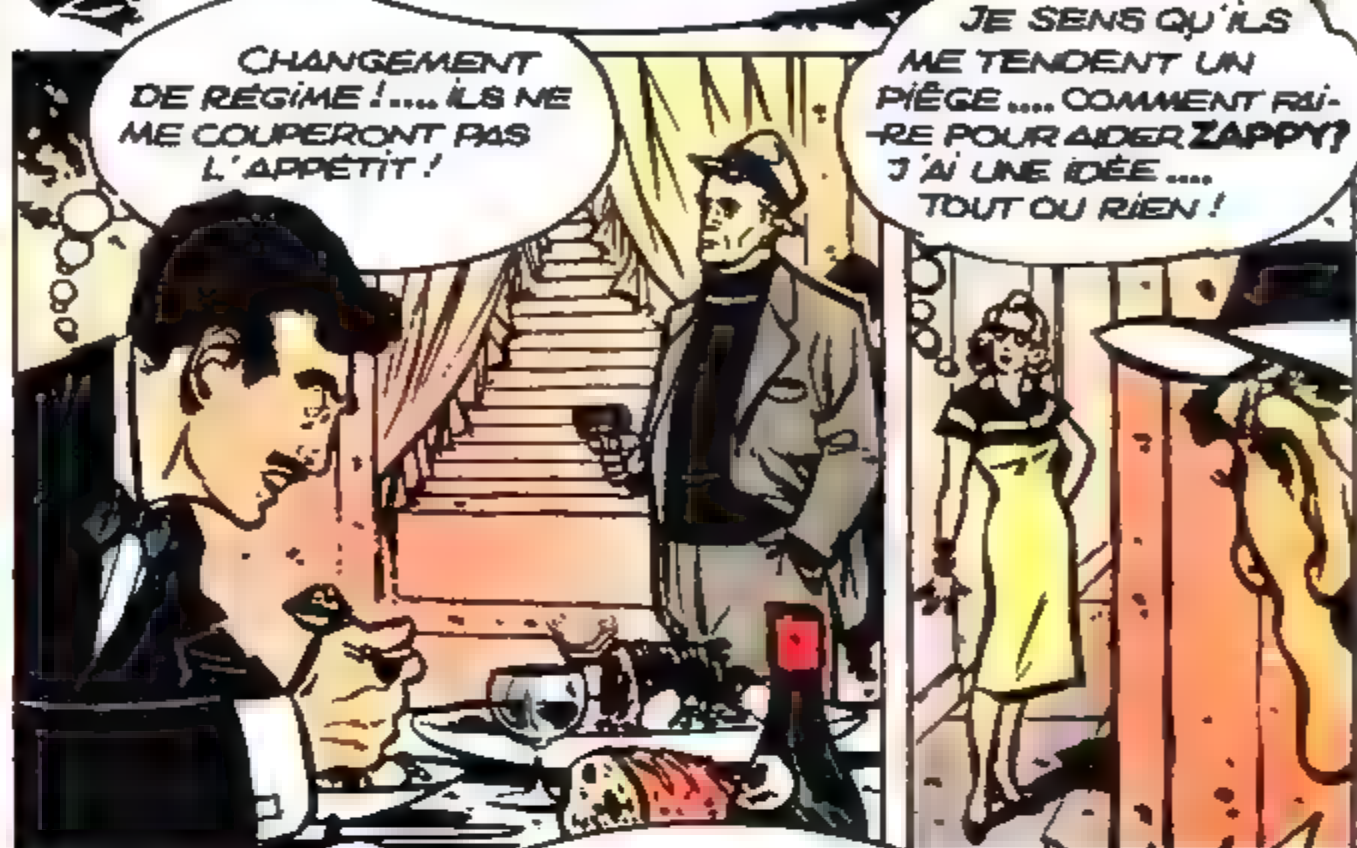
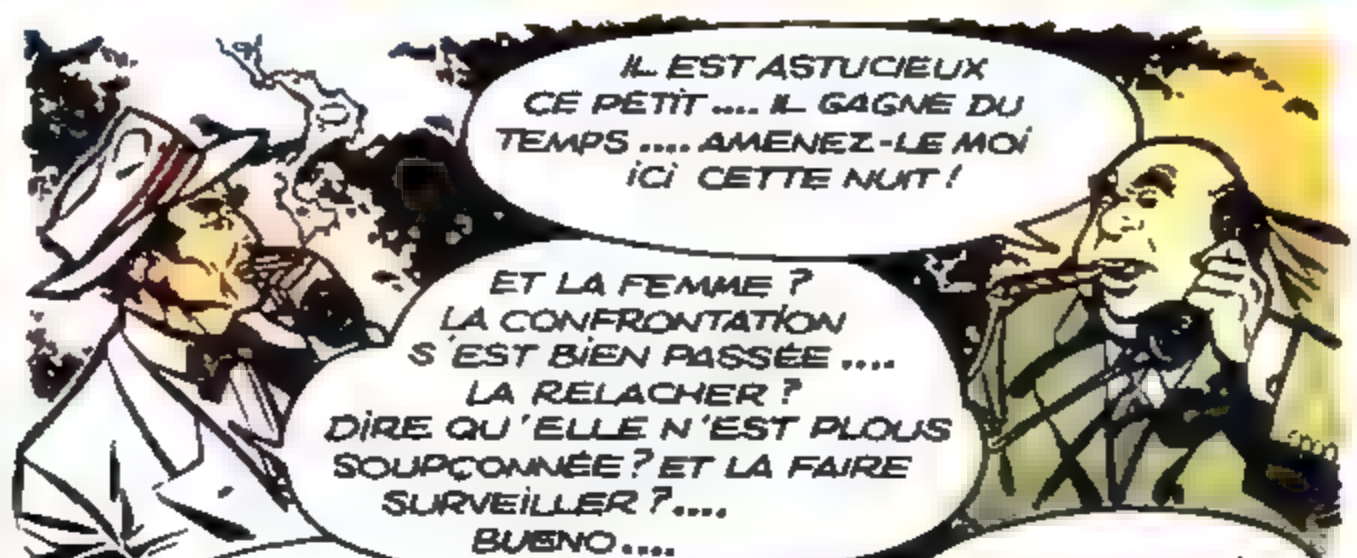
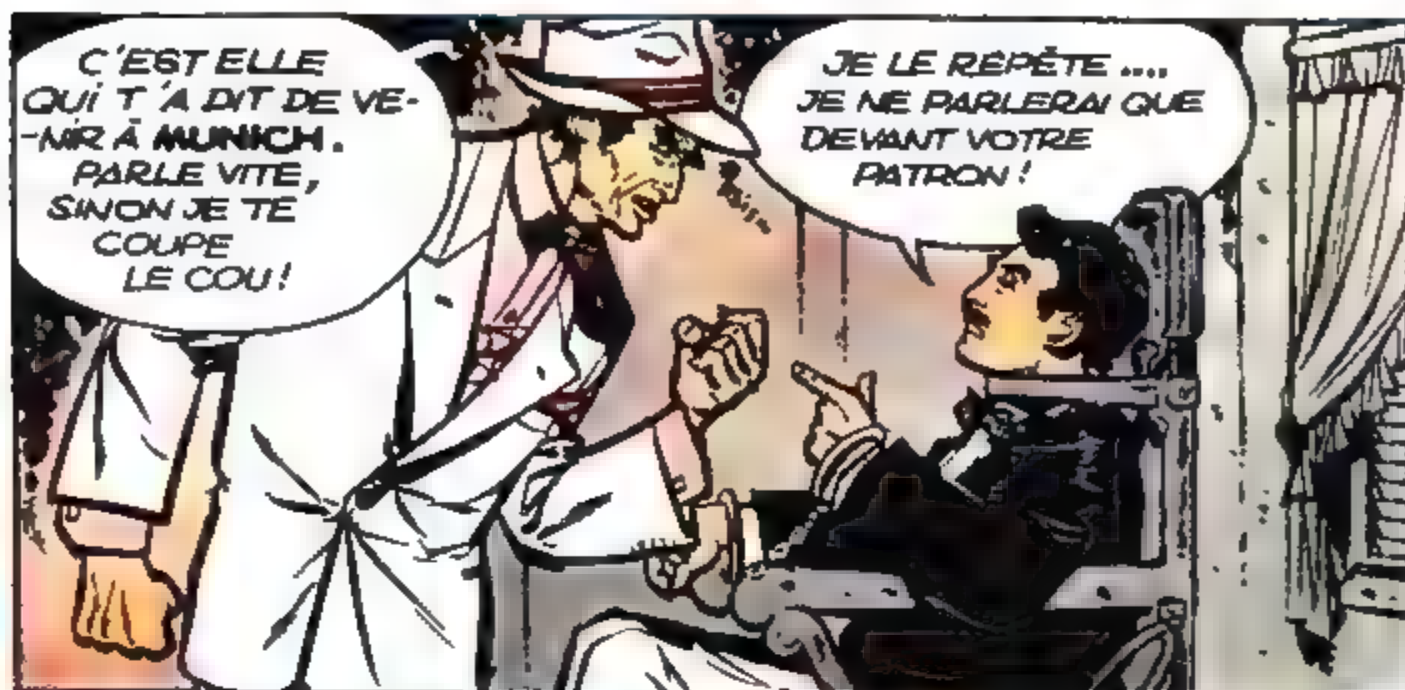
Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Le reporter est kidnappé par les hommes de von Straffenberg. Le Vautour qui soupçonne une fuite dans le réseau veut le confronter avec Frau Ludwig, alias Edith Jeanson !



Pilote

N°85
8 JUIN 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE

France 0 80 MF

Belgique 10 Fr B

Suisse 0 80 Fr S



Banc d'essai pour les machines
mais surtout pour les pilotes

LES VINGT QUATRE
HEURES DU MANS





DYNAMITE JACK

Une erreur s'est glissée dans notre N° 83, du 25 mai 1961, erreur dont nous nous excusons surtout auprès du véritable vainqueur de notre grand concours : Alain CAPLAIN, 63, rue Paul-Doumer, à Charnes (Aisne). Notre rédacteur a malheureusement cité notre second gagnant, Pierre-Louis MOY, qui n'a pas eu, lui, le privilège d'être aux côtés de Fernandel pendant huit jours (et non pas quinze). Encore une fois nous demandons à notre lecteur-vedette Alain Caplain de bien vouloir nous pardonner...

LES INDIENS CARAIBES N'ONT PAS DISPARU !

Du Dr RIVIERE, Audebert A. 38, Baimbridge Dugazon/Pointe-à-Pitre (Guadeloupe).

« Mes fils (et moi-même) sommes lecteurs de votre revue, digne d'intérêt.

Cependant (et là, je ne fais que recopier au propre une lettre de mes deux garçons, peu lisibles) une erreur grossière nous a frappés dans votre numéro 79 du 27 avril 1961. Je laisse donc la plume à Jean-Pierre et François :

— Nous vous félicitons pour votre excellent article sur les Indiens Caraïbes qui est très intéressant. Pourtant à la fin de ce remarquable article, vous dites que les Indiens Caraïbes ont complètement disparu, alors que nous avons vu de nos propres yeux des Caraïbes, en Dominique anglaise, lors d'un récent voyage. Ils vivent environ 500 dans une réserve, au cœur de la forêt. Leurs seules tâches en Dominique sont d'entretenir la route qui mène à leur réserve. Il est difficile d'y accéder : une voiture « tous-terrains » est nécessaire et encore, il faut marcher plus de deux heures à pied quand il fait mauvais temps.



« Je me permets d'ajouter que ce que vous écrivez mal mes garçons est exact : dans cette réserve du Nord-Est de l'île où nous étions pour le dernier week-end du 1^{er} mai, vivent des Caraïbes presque purs, sous la responsabilité d'un chef local parlant vaguement l'anglais. Ils ne présentent plus les caractères altiers et farouches classiques, pleurant seulement le rhum et les allumettes. Le type physique est pourtant remarquable : couleur cuivrée du teint, pommette saillante mongoloïde et nez busqué, yeux en amande et forte stature thoracique. Ils sont très reconnaissables des métiés variés locaux qu'ils fréquentent peu. Je n'ai pas de photos à vous adresser et le regrette, car, gênés par les pluies et l'impossibilité de fréter une Land-Rover, nous n'avons pu aller jusqu'à la réserve même. Les individus vus étaient ou bien isolés en forêt ou bien... spectateurs acharnés d'un match de football à Roseau même où ils étaient descendus pour leurs échanges à l'occasion des fêtes. Nous nous proposons d'y retourner bientôt pour explorer à fond leur région très sauvage et sans commune mesure avec la forêt de nos Antilles françaises très (trop) civilisées aux yeux des amateurs de sensations exotiques !

Nous avons tenu à publier cette lettre intégralement tant elle nous a paru intéressante. Nous espérons que notre lecteur guadeloupéen et ses deux fils pourront une fois prochaine photographier les « derniers Caraïbes », documents que nous serons heureux de porter à la connaissance de tous nos Pilotes amateurs d'exotisme !

Lecteurs de « Pilote », ATTENTION ! Il ne vous reste plus qu'un très court délai pour gagner l'un des appareils photo Kodak dont bénéficieront les auteurs des 200 meilleurs dessins adressés au CONCOURS SIGNAL-PILOTE, 19, rue du Départ, Paris (14^e). De très nombreux dessins nous sont déjà parvenus, inspirés par les fusées ou par les héros de « Pilote ». Mais il reste encore bien des sujets d'inspiration ! Nous vous rappelons que c'est le 30 JUIN, à minuit, que sera clos le grand concours SIGNAL-PILOTE ! Alors, hâtez-vous !



DU BALLET DES HÉLICOPTÈRES AU

À tous les jeunes lecteurs de « Pilote »
francs de l'Aviation

Avec toute une sympathie

Grangette

Grangette, chef pilote de la Maison Potez.

Comme son titre, je lui également
« Pilote »

Le maître de la table

Amicalement

Jonamet

Jonamet, chef pilote des Ess Mux Holme.

À tous amis de « Pilote », à tous ceux qui souhaitent
effectivement de l'aviation, des expériences qu'ils
font au plus tôt les plus que fait souvent !

Plus aisément

Noetinger ... en fait quelque

J. Noetinger, speaker des meetings de l'Air.

À tous les jeunes, qui, comme un fils,
lisez « Pilote » avec un intérêt

croissant à l'occasion

du 30^e Salon de l'Aviation

Boudier

Paul Boudier, chef pilote aux Ess Dussan.



To The Readers of PILOTE
IT IS INDEED A PLEASURE TO
Follow in Lindbergh's STEPS in
crossing the Atlantic

William P. Payne
Major U.S.A.F.

Raymond R. Haynes
Captain USAF

Lo Bouquet 27 Mai
Miss Johnson
Manager B.S.T.

CINQUANTE OUVRIERS BELGES ONT ACCLAMÉ BAUDOUIN CHEZ SIMCA



Au cours de sa visite à Paris, le roi Baudouin a tenu à visiter une grande usine de construction automobile, les installations de l'usine Simca à Poissy. Cinquante ouvriers de nationalité Belge travaillant chez Simca acclamèrent leur souverain. A l'issue de la visite, M. Pigossi, directeur de Simca, remit au roi Baudouin une médaille d'or frappée spécialement en commémoration de cette visite (ci-dessus). La médaille portait les initiales du roi et de la reine.





BOMBARDIER U. S. B-58

Le clou du dernier salon de l'aviation a été sans conteste l'arrivée du super bombardier Américain quadrimoteur « B-58 » qui a pulvérisé tous les records de vitesse de la traversée de l'Atlantique (photos ci-contre). Cet appareil qui peut atteindre la vitesse de 2 000 kilomètres à l'heure a été doté d'un immense réservoir à carburant qui s'adapte sous le fuselage et qui permet à l'appareil une large autonomie. L'avion sans sa soute à carburant peut être ravitaillé en vol par un Tanker volant. L'opération s'effectue (à plus de 800 km/h) grâce à un long tuyau pendant derrière l'appareil ravitailleur dans lequel vient se glisser la trompe du B-58. Photo ci-dessous à gauche : L'équipage du B-58 résiste vaillamment à l'assaut des jeunes PILOTES venus faire dédicacer leur revue favorite au stand Aviation-Magazine. Ci-dessous à droite : Un pilote d'essai de la Société Dassault, M. Boudier qui a mis au point le S.M.B. 2, signe le carnet de bord d'un aviateur en herbe. Ci-dessus : Quatre danseurs et un clown dansent un ballet étourdissant au-dessus de la piste du Bourget. Il s'agit d'un groupe d'hélicoptères « Bell » de l'armée américaine dont le numéro, très connu aux Etats-Unis, est présenté pour la première fois en France. Ils dansent à 20 mètres du sol, sur un air de « Square dance » et composent les figures d'une danse du Far West.



Le train de l'amitié de Radio-Luxembourg



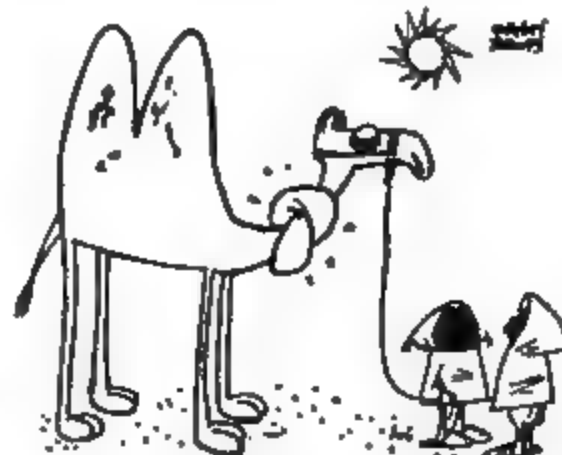
train, grâce à un relais installé à bord d'un avion, et au cours de contacts directs à chaque étape ont pu leur témoigner leur reconnaissance pour les mille marques de sympathie dont ils étaient l'objet. Il y avait vos amis Zappy Max, Marcel Fort, André Bourillon, Pierre Bellemare, Jacques Bénétin, Lucien Barnier, Jacques Ledrain, Guy Bertret et Jean Donguès. Il y avait aussi André Claveau, Pierre Louis, Roger Pierre et Jean-Marc Thibault. « Le Train de l'Amitié » fut un véritable train de plaisir. Cette joyeuse randonnée ne fut même pas assombrie par la désormais traditionnelle alerte à la bombe qui immobilisa, pendant deux heures, le convoi après qu'il eut franchi la frontière.

POUR fêter ses 30 ans, RADIO - LUXEMBOURG avait convié ses collaborateurs et ses amis à un voyage dans « Le Train de l'Amitié » qui, partant de Paris, les emmena à Luxembourg, via Amiens, Arras, Lille, Bruxelles et Liège. Tout au long de ce parcours, des milliers d'auditeurs ont salué leurs vedettes préférées, lesquelles, en direct du



DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO : L'ALBUM-PHOTO DU 30^e ANNIVERSAIRE DE RADIO-LUXEMBOURG.

OHE ! PILOTES... OHE ! PILOTES... OHE ! PILOTES...



— Il fait ça pour que je pense à lui donner à boire.
(Dessin de Michel Douay.)

La Liberté a 75 ans

La célèbre statue de la Liberté éclairant le monde se dresse dans le port de New York depuis exactement 75 ans. Pour fêter cet anniversaire, on inaugurerà à côté d'elle, le 28 octobre prochain, une statue de son auteur, le sculpteur Bartholdi, offerte par la France.

Motocyclette volante

Hélicoptère monoplace de 200 kg propulsé par un moteur de motocyclette et pouvant atterrir et décoller sur un mètre carré. Performance : 145 km à l'heure en vol horizontal. Telle est la nouvelle « motocyclette volante » mise au point en Ukraine soviétique.

Noël-Noël faux polyglotte

Noël-Noël n'en est pas encore revenu : pour tourner le film « Jessica » à Rome, il devait parler anglais. Or, il ne connaît pas un mot de la langue britannique. Aussi, non seulement devait-il apprendre par cœur un texte auquel il ne comprenait rien mais, pendant le tournage, il était entouré, derrière les caméras, par des pancartes numérotées où était inscrite en gros caractères, visibles de loin, la traduction de toutes ses répliques. Entre parenthèses, de telles pancartes, en argot des studios, s'appellent des « nègres ».

Dangereuse judoka

Un peu trop exubérante, miss Helen Rogers, championne américaine de judo !

Plongée dans le désespoir par la perte de ses bagages oubliés dans un taxi, elle se précipita, pour en faire la déclaration, au poste de police de la gare de Milan où elle eut l'heureuse surprise... de les retrouver. L'émotion fut trop forte sans doute. Quoi qu'il en soit, miss Helen Rogers ne trouva rien de mieux, pour manifester sa joie, que de démontrer ses talents de championne de judo à deux policiers qui se trouvaient là et qu'en une seconde elle cloua proprement au sol. Elle allait poursuivre sa démonstration lorsque le commissaire attiré par le bruit, lui conseilla, de loin, de vider les lieux, avec armes et... bagages.

Funambules au château

Bien embarrassé, le marquis de Bath n'arrivait plus à boucler son budget. Comme tous les nobles britanniques, il a depuis longtemps ouvert son château aux touristes.

Il en vient, en moyenne, plus de 100 000 par an, mais ce n'est pas suffisant, paraît-il, pour entretenir le château, le parc, la bibliothèque, le mobilier. Aussi le marquis de Bath a-t-il décidé de faire venir encore beaucoup plus de monde en ajoutant à sa noble demeure une attraction inattendue : « les Diables Blancs », audacieux funambules qui, du 11

au 25 juillet, tendront leur fil d'acier au-dessus du parc.

Après quoi, le marquis de Bath, comptant sa recette, pourra entretenir le château, la bibliothèque, etc... (voir plus haut). Qui osera prétendre maintenant que les lords se refusent à bousculer les traditions quand il le faut ?

Gare à l'ours !

La Fontaine s'est trompé. L'ours n'est pas comme il nous l'a dit, ce gros animal balourd à la fois très bête et très amical, qui lâche un pavé sur la tête des dormeurs pour chasser les mouches. Tous les dresseurs vous diront, au contraire, que l'ours est un animal plein d'astuce dont il faut constamment se méfier.

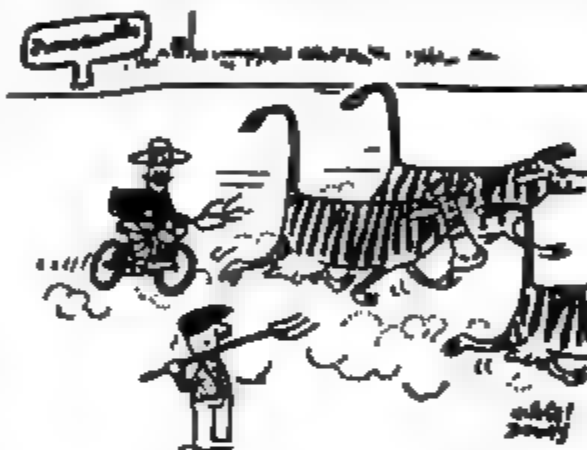
M. Garrisson, directeur du célèbre Parc National Américain de Yellowstone, le sait plus que tout autre. Il a constaté que les ours arrivaient à ouvrir les portières des voitures en poussant le déflecteur (le volet d'aération) et en passant la patte à l'intérieur pour appuyer sur la poignée. Il conseille donc aux visiteurs de ne pas abandonner leur voiture pour aller faire un petit tour à pied ; sinon ils risquent, au retour, de voir un ours installé au volant.

Et puis un simple chiffre est assez éloquent. Pendant l'année 1960, 69 visiteurs du parc de Yellowstone ont été blessés par des ours.

Alerte au zoo

Un problème vient de se poser au directeur du musée de la mer de Biarritz : une vingtaine de petits requins y sont nés et plusieurs ont survécu. Le fait est si rare qu'on ne sait pas trop quoi leur donner à manger.

En Grande-Bretagne, au zoo d'Exmouth, dans le Devon, les problèmes posés étaient littéralement plus brû-



— Je les peins toujours en zèbres, ça les incite à aller plus vite...
(Dessin de Michel Douay.)

lants, puisqu'un incendie venait de s'y déclarer. C'est la jeune Margaret Hadwick, 23 ans, qui a sauvé des flammes... les serpents ! « Sans Margaret, nous les aurions tous perdus ! » a affirmé le directeur du zoo en remerciant la jeune fille.

Pour ne pas laisser retomber votre étonnement, sachez qu'à Angels camp, en Californie, vient de se disputer le grand concours international de grenouilles sauteuses.

Le chien fantôme du Mauna Loa

Plus étrange encore est le chien fantôme du Mauna Loa, un volcan des îles Hawaï, dans l'océan Pacifique.

Petit bâtard, gros, vil, méfiant, il apparaît et disparaît aux yeux des Américains d'une station météorologique à 3 400 m d'altitude en un terrain fait uniquement de laves sans eau, sans végétation. Pas d'habitation à plus de 40 km.

D'où vient-il ? Où va-t-il ? Que mange-t-il ? Que boit-il ? Autant de mystères pour les témoins qui ont vainement cherché à l'attraper.

NOUS AVONS LU POUR VOUS

JEUX ET LOISIRS DE LA JEUNESSE, sous la direction d'André Roy, Larousse ; 24,50 NF. Eh bien, voilà un livre qui tient les promesses de son titre. En quatre cents pages, vous avez un extraordinaire programme de jeux. Des jeux collectifs pour le plein air et toutes les activités dont chacun de vous peut rêver sérieusement : physique

amusante, travail du bois, du fer, du cuir, confection de poupées, voitures, bateaux, expériences de chimie, etc. Tout, absolument tout y est. Ouvrez seulement cette encyclopédie et vous verrez que les prochaines vacances ne suffiront pas à épuiser toutes ces richesses. Vous serez vite saisis d'une furieuse envie de vous servir de vos mains,

car vous voudrez réaliser sur-le-champ un de ces innombrables « trucs » qui vous sont proposés. Mais, attention ! Il faut vous prévenir, une fois qu'on vous aura acheté ce livre, impossible de dire : « Je m'enfonce... Je ne sais pas quoi faire. » Autre écueil : si votre père est bricoleur, il risque d'en faire son livre de chevet.

OHE ! PILOTES... OHE ! PILOTES... OHE ! PILOTES...

Nicolas

ALCESTE EST RENVOYÉ

Il est arrivé une chose terrible à l'école : Alceste a été renvoyé !

Ça s'est passé pendant la deuxième récré du matin. Nous étions tous là à jouer à la balle au chasseur, vous savez comment on y joue : celui qui a la balle, c'est le chasseur, alors, avec la balle il essaye de taper sur un copain, et puis le copain pleure et devient chasseur à son tour. C'est très chouette. Les seuls qui ne jouaient pas, c'étaient Geoffroy, qui est absent, Agnan qui repasse toujours ses leçons pendant la récré, et Alceste qui mangeait sa dernière tartine à la confiture du matin. Alceste garde toujours sa plus grande tartine pour la deuxième récré, qui est un peu plus longue que les autres. Le chasseur c'était Eudes, et ça n'arrive pas souvent, comme il est très fort, on essaye toujours de ne pas l'attraper avec la balle, parce que quand c'est lui qui chasse, il fait drôlement mal. Et là, Eudes a visé Clotaire, qui s'est jeté par terre avec les mains sur la tête ; la balle est passée au-dessus de lui, et bing ! elle est venue taper dans le dos d'Alceste qui a lâché sa tartine, qui est tombée du côté de la confiture. Alceste, ça ne lui a pas plu, il est devenu tout rouge et il s'est mis à pousser des cris, alors, le Bouillon, c'est notre surveillant, il est venu en courant pour voir ce qui se passait ; ce qu'il n'a pas vu, c'est la tartine et il a marché dessus, il a glissé et il a failli tomber. Il a été étonné, le Bouillon, il avait tout plein de confiture sur sa chaussure. Alceste, ça a été terrible, il a agité les bras et il a crié : « Nom d'un chien, zut ! Pouvez pas faire attention où vous mettez les pieds ? C'est vrai, quoi, sans blague ! » Il était drôlement en colère, Alceste ; il faut dire qu'il ne faut jamais faire le guignol avec sa nourriture, surtout quand c'est la tartine de la deuxième récré. Le Bouillon, il n'était pas content non plus. « Regardez-moi bien dans les yeux, il a dit à Alceste, qu'est-ce que vous avez dit ? » « J'ai dit que nom d'un chien, zut, vous n'avez pas le droit de marcher sur mes tartines ! » a crié Alceste. Alors, le Bouillon a pris Alceste par le bras et il l'a emmené

avec lui. Ça faisait choui, choui, choui, quand il marchait, le Bouillon, à cause de la confiture qu'il avait au pied.

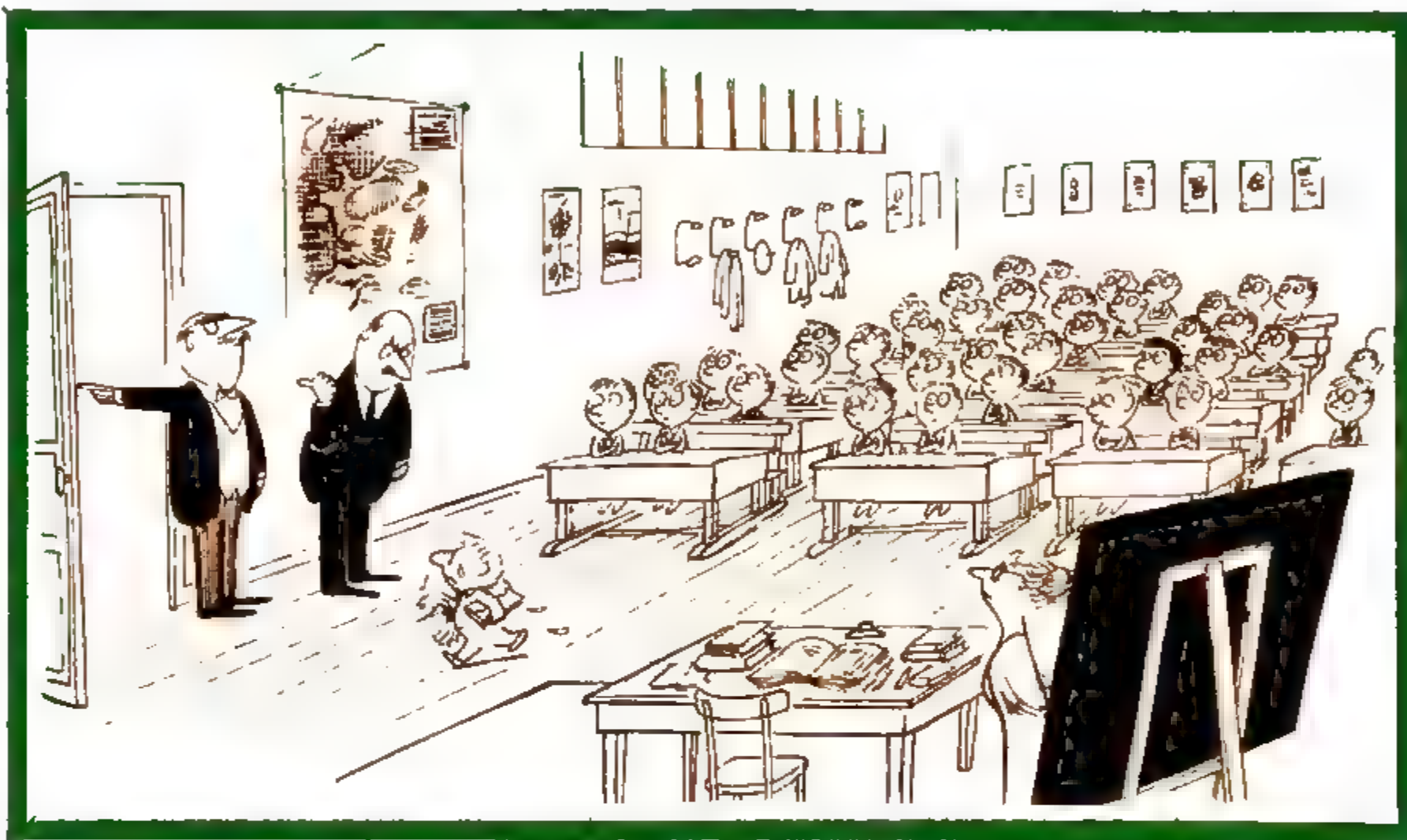
Et puis, M. Mouchabière a sonné la fin de la récré. M. Mouchabière est un nouveau surveillant pour lequel nous n'avons pas encore eu le temps de trouver un surnom rigolo. Nous sommes entrés en classe, et Alceste n'était toujours pas revenu. La maîtresse a été étonnée. « Mais où est donc Alceste ? » elle nous a demandé. Nous allions tous lui répondre, quand la porte de la classe s'est ouverte, et le directeur est entré, avec Alceste et le Bouillon. « Debout » a dit la maîtresse. « Assis » a dit le directeur. Il n'avait pas l'air content, le directeur, le Bouillon non plus ; Alceste, lui, il avait sa grosse figure toute pleine de larmes et il reniflait. « Mes enfants, a dit le directeur, votre camarade a été d'une grossièreté inqualifiable avec le Bouillon avec M. Dubon. Je ne puis trouver d'excuses pour ce manque de respect vis-à-vis d'un supérieur et d'un aîné. Par conséquent, votre camarade est renvoyé. Il n'a pas pensé, oh ! bien sûr, à la peine immense qu'il va causer à ses parents. Et, si dans l'avenir il ne s'amende pas, il finira au bagne, ce qui est le sort inévitable de tous les ignorants. Que ceci soit un exemple pour vous tous ! » Et puis le directeur a dit à Alceste de prendre ses affaires. Alceste y est allé en pleurant, et puis il est parti, avec le directeur et le Bouillon. Nous, on a tous été très

tristes. La maîtresse aussi. « J'essaierai d'arranger ça », elle nous a promis. Ce qu'elle peut être chouette la maîtresse, tout de même. Quand nous sommes sortis de l'école, nous avons vu Alceste qui nous attendait au coin de la rue en mangeant un petit pain au chocolat. Il avait l'air tout triste. Alceste, quand on s'est approchés de lui. « T'es pas encore rentré chez toi ? » j'ai demandé. « Ben non, a dit Alceste, mais il va falloir que j'y aille, c'est l'heure du déjeuner. Quand je vais raconter ça à papa et à maman, je vous parie qu'ils vont me priver de dessert. Ah ! c'est le jour, je vous jure ! » Et Alceste est parti, en traînant les pieds et en mâchant doucement. On avait presque l'impression qu'il se forçait pour manger. Pauvre Alceste, on était bien embêtés pour lui. Et puis, l'après-midi, nous avons vu arriver à l'école la maman d'Alceste, qui n'avait pas l'air contente et qui tenait Alceste par la main. Ils sont

camarade sera reconnaissant envers cette indulgence, et que, la leçon ayant porté et ayant servi d'avertissement, il saura racheter dans l'avenir par sa conduite, la lourde faute qu'il a commise aujourd'hui. N'est-ce pas ? » « Ben oui » a répondu Alceste. Le directeur l'a regardé, il a ouvert la bouche, il a fait un soupir, et il est parti.

Nous, on était drôlement contents : on s'est tous mis à parler à la fois, mais la maîtresse a tapé sur sa table avec une règle et elle a dit : « Assis tout le monde. Alceste, regagnez votre place et soyez sage. Clotaire, passez au tableau. »

Quand la récré a sonné, nous sommes tous descendus, sauf Clotaire qui est puni, comme chaque fois qu'il est interrogé. Dans la cour, pendant qu'Alceste mangeait son sandwich au fromage, on lui a demandé comment ça s'était passé dans le bureau du directeur, et puis, le Bouillon est



entrés chez le directeur, et puis le Bouillon y est allé aussi.

Et un peu plus tard, nous étions en classe, quand le directeur est entré avec Alceste, qui faisait un gros sourire. « Debout » a dit la maîtresse. « Assis » a dit le directeur, et puis, il nous a expliqué qu'il avait décidé d'accorder une nouvelle chance à Alceste. Il a dit qu'il le faisait en pensant aux parents de notre camarade, qui étaient tout tristes devant l'idée que leur enfant risquait de devenir un ignorant et de finir au bagne. « Votre camarade a fait des excuses à M. Dubon, qui a eu la bonté de les accepter, a dit le directeur, j'espère que votre

arrivé. « Allons, allons, il a dit, laissez votre camarade tranquille, l'incident de ce matin est terminé, allez jouer ! Allons ! » Et il a pris Maixent par le bras, et Maixent a bousculé Alceste, et le sandwich au fromage est tombé par terre.

Alors, Alceste a regardé le Bouillon ; il est devenu tout rouge, il s'est mis à agiter les bras, et il a crié : « Nom d'un chien, zut ! C'est pas croyable ! Voilà que vous recommencez ! C'est vrai, quoi, sans blague, vous êtes incorrigible ! »

par SEMPÉ et GOSCINNY



JEU

La Hutte



Es-tu un bon détective ?

Ces trois silhouettes se trouvent dans le catalogue en couleurs de LA HUTTE. Réclame-le au magasin LA HUTTE de ta ville et donne nous le nom des vêtements qu'ils portent.

Si ta réponse est juste, tu recevras une troisième surprise amusante.

En indiquant ton adresse écris à LA HUTTE - B.P. 313 - PARIS 13



DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — Tanguy et Laverdure sont affectés à la 10^e escadre de Creil. Ils doivent faire leurs débuts d'équipiers et après les conseils donnés par le capitaine Jaubert, Laverdure fait son premier vol !..

VOUS ALLEZ GAGNER LA PISTE ET DÉCOLLER EN RESPECTANT SCRUPULEUSEMENT LES CONSIGNES... VOUS GRIMPerez A 12 000 PIEDS SUR VOTRE CAP... VOUS IREZ VIRER AU-DESSUS DE LA BALISE ESRE, OÙ JE VOUS DONNE DIX MINUTES POUR TÂTER LE ZINC, AUX DIFFÉRENTES VITESSES, FLIS, RETOUR ET ATERRISSAGE ! RIEN D'AUTRE ! VU ? !

MAIS OUI MAIS OUI !

JE ME DEMANDE CE QUE CE GRAND IDIOT EST ENCORE EN TRAIN DE MÉDITER !.. IL A UN PETIT SOURIRE QUI NE ME DIT RIEN QUI VAILLE !..

ALLO !.. CONTRÔLE À MENUET NOIR... VOUS ÊTES AUTORISÉ À DÉCOLLER !

VOICI LE MOMENT VENU DE PERSUADER CE BRAVE JAUBERT QUE POUR TANGUY ET MOI, C'EST FINI L'ÉCOLE MATERNELLE !..

ÇA Y EST !.. IL VIENT D'ARRACHER SON ZINC !..

PARFAIT !.. IL N'A PAS DÉVIÉ D'UNE LIGNE... JUSQU'ICI, TOUT EST IMPECCABLE ET...

OH ! ?

?!

MAIS DÉCIDE À PROUVER DEMBLÉE SES CAPACITÉS, LAVERDURE DÉTA BASCULE SON SMOG EN TRIPLE TONNEAU !..

MAIS... IL EST COMPLÈTEMENT FOU !.. QUI LUI A DIT D'AMORCER CETTE CHANDELLE ET...

NOUS Y VOILÀ !.. IL A DÉCIDÉMENT FALLU QUE CETTE TÊTE DE BOIS SE DISTINGUE !.. JE ME DOUTAIS BIEN QU'IL PRÉPARAIT UNE MONUMENTALE BÊTISE !

HEU... ÇA Y EST, MON CAPITAINE !.. IL REPREND LE COURS DE SA MISSION... IL S'ÉLOIGNE SUR SON CAP !

OUAIS, MAIS... EN VOL SUR LE DOS !.. EH BIEN JE VAIS LE FAIRE REVENIR ! ET PLUS VITE QUE ÇA !..

HAHAHA, JE VOUDRAIS VOIR LA TÊTE DE CE PAUVRE MICHEL ET DE JAUBERT. CELA ME VAUDRA QUELQUES JOURS D'ARRÊT, MAIS ÇA ME FERA GAGNER DEUX MOIS DE CE CIRQUE RIDICULE !

UN... LIN LOOPING !!! MAIS... MA PAROLE, CET IMBÉCILE SE MOQUE DE MOI ! NOM DE NOM ! JE VAIS LUI APPRENDRE CE QUE C'EST QUE LA DISCIPLINE !

HA ! HA ! HA ! CETTE FOIS JAUBERT AURA COMPRIS !.. CE ZINC EST UNE VRAIE MERVEILLE D'AILLEURS !.. HOP !.. JE VAIS REPASSER EN VOL NORMAL ET...

ALLO !.. MENUET NOIR !.. ICI CREIL !..



Banc d'essai pour mais surtout pour LES 24 HEURES

Reportage : R. Frankeur - D.

● **LES PANNEAUX BRANDIS** depuis le stand sont précieux. Non seulement ils renseignent le pilote sur sa position et lui transmettent les ordres, mais encore ils constituent une distraction appréciée pour ceux que trois heures de conduite toujours sur le même circuit ennui plus qu'on ne l'imagine. Par contre, les communications radio ont été bannies par les pilotes qu'elles agacent et surprennent en pleine action.

● **A CAUSE DES « CASSES »** MULTIPLES des premières heures, lesquelles sont les plus ardemment disputées (question d'énervement général et de « bluff » savamment calculé) on a tendance à croire que finalement les 24 Heures appartiennent aux sages qui vont « piano ». L'excellent pilote et journaliste belge Paul Frère, vainqueur de l'épreuve en 1960 avec Olivier Gendebien, nous dément : « Aujourd'hui ce n'est pas en conduisant doucement — je n'ai pas dit en roulant doucement — qu'on peut gagner les 24 Heures. Un conducteur sûr de lui-même doit pouvoir virer, pendant toute la course, TOUT PRÈS DE LA LIMITE PERMISE SANS QUITTER LA ROUTE. Ce n'est pas en virant lentement qu'on ménage sa mécanique car moins on perd de temps dans les virages, moins on devra ensuite pousser le moteur et freiner brutalement afin de maintenir la moyenne déterminée. »

● **CE QUE REDOUTE LE PLUS LES PILOTES** des grosses cylindrées : le constant dépassement des « petits ». Car tandis que les plus rapides tournent à près de 200 à l'heure (avec des « pointes » à 300 !) d'autres roulent à 140. La nuit ou dans le brouillard, ces dépassements ne sont plus seulement fatigants ils deviennent dangereux. Les « petits », eux, sont chaque fois déportés de vingt centimètres par le déplacement d'air. Il est vrai qu'ensuite ils bénéficient d'un effet de suction pendant 300 mètres !

● **LES EQUIPES DE PILOTES** accablent généralement deux hommes d'un tempérament différent : les « fonceurs » avec les « bogoréurs » ; les pondérés avec les calmes. De sorte que les constructeurs peuvent appliquer l'éternelle tactique : pousser en avant les pions rapides (afin d'obliger l'adversaire à pousser lui aussi les siens) et tenir en réserve les sujets moins brillants mais plus réguliers. Mais comme tous jouent désormais de la sorte, le dernier mot revient finalement à la meilleure mécanique : C.Q.F.D.

● **LES DEUX PILOTES D'UNE MEME VOITURE** doivent avoir autant que possible la même taille ; les sièges réglables étant extrêmement rares dans les voitures de courses.

ENTRE la Chenard-et-Walcker en forme de caisse à savon qui gagna, en 1923, la première édition et les Ferrari super-profilées qui boucleront, cette année, des tours de circuit à plus de 200 à l'heure (207 aux essais), autant de différence, certes, qu'entre les massifs postes de « T.S.F. » de l'époque correspondante et les élégants transistors d'aujourd'hui. Cependant, si le progrès technique a joliment habillé les autos, multiplié par dix leur puissance et par trois ou quatre leur vitesse, il n'a pas changé les hommes. Les Vingt-Quatre Heures du Mans, ce n'est pas seulement un problème mécanique, c'est surtout une affaire d'hommes.

● **AVANT ET PENDANT LA COURSE** le régime alimentaire des pilotes doit être le plus léger possible. Toute digestion difficile pouvant mener à la somnolence et à la diminution des réflexes. Généralement les concurrents se contentent de manger un sandwich et de boire quelques gorgées d'eau minérale à chaque relais.

Toute l'histoire de la course est là pour le prouver : heureux ou malheureux, victorieux ou vaincu, l'homme reste au Mans « le dieu qui conduit la machine ». Jusqu'au bout... A moins que le destin ne se mette en travers.

En 1950, si l'homme au volant n'avait pas disposé d'une excellente mécanique, il n'eût pu, évidemment, gagner en battant à 144,380 km/h le record de l'épreuve ; mais sans cet homme soutenu par une volonté et une résistance incroyables — et qui fit, en cette circonstance, « ce que jamais aucune bête n'aurait fait » comme disait l'aviateur Guillaumet — la meilleure mécanique du monde n'eût pas suffi.

Louis Rosier avait à l'époque 45 ans. Solide gaillard dont la carrure massive, le ton calme et modeste cachaient une brûlante passion pour la course, il n'était du reste pas un pilote professionnel, bien qu'il fût champion de France 1949-1950. Industriel, il avait coutume de dire : « Je pilote pour mon plaisir. »

En 1950 donc, après deux heures de course, Rosier qui pilote une Talbot a pris la tête. Il fait équipe avec son fils Jean-Louis, mais estime que la bagarre initiale exige sa propre présence au volant. On verra quand le premier feu sera éteint...

Puis, le jour tombant, Louis Rosier est d'avis que « le gosse » n'a pas assez d'expérience pour conduire de nuit. A chaque ravitaillement (en carburant pour la voiture, car lui-même ne mange rien), son fils, casqué et ganté, se précipite, impatient de prendre la place. Chaque fois, papa Rosier le repousse : « Plus tard. Pour le moment, tout va bien ! »

Soudain, à minuit, ça va moins bien : à 200 à l'heure, le pare-brise vole en éclats, une chouette vient de s'écraser sur le boidé. Rosier n'a pas dévié d'un centimètre. Le vent glacé de la nuit le gifle et le fait suffoquer, un caillou

le blesse près de l'œil droit : pourtant, il ne ralentit pas.

A quatre heures du matin, sa Talbot bleue a six tours d'avance. Des tours de 13,492 km, que Louis Rosier a conquis seul, mètre par mètre, à la force du poignet.

Et brusquement, c'est la mécanique qui faiblit. Devant son stand, Rosier s'arrête et saute en hurlant : « La rampe de culbuteurs ! Il faut la changer ! » Une réparation qui demande au moins la journée, dans n'importe quel garage... Ainsi que le règlement l'exige, c'est encore Louis Rosier qui s'y colle... Et qui termine le travail en quarante-quatre minutes ! Cependant, quand la Talbot repart, deux concurrents la précèdent.

C'est Jean-Louis qui pilote. Il a réussi à s'emparer du volant, pendant que son terrible père faisait un brin de toilette. Jean-Louis espère qu'ensuite papa tombera de sommeil... Mais dès le second tour, un signal impérieux le stoppe. Une haute silhouette s'agit devant le stand : le père ne dort pas : « C'est l'heure dangereuse, grogne-t-il, le petit jour déforme tout. Descends. Je prends ta place. »

Le fils proteste, il n'a piloté que deux tours en treize heures de course. Sans répondre, Louis Rosier abaisse ses lunettes, démarre... Et commence sa remontée...

Il a, devant lui, une autre Talbot et une Jaguar.

Sans plus jamais quitter son volant, il va les rattraper, les dépasser, gagner en battant le record de l'épreuve à plus de 144 km/h ; sans faiblir, avec deux bananes dans le ventre en tout et pour tout ; malgré le pare-brise éclaté, le caillou meurtrier, les hallucinations du crépuscule et du petit jour, l'écharpe de brume qui traîne aux dernières heures de nuit sur la ligne droite des Hunaudières — quand l'homme, un instant aveuglé doit maintenir sa vitesse maximale : 270 à l'heure... Malgré la fatigue qui engourdit bras et jambes, et plombe la nuque.

● **DANS LES STANDS** on se tient prêt à ravitailler pilotes et machines. Un outillage de dépannage est prévu. Le directeur de course a fixé son tableau de marche à chacun des équipages de sa marque. Comme le ravitaillement est interdit au Mans avant un certain nombre de tours, chaque équipe doit être constamment surveillée. Les chronométristes des stands ont là une tâche essentielle, car selon l'avance ou le retard des pilotes, ordre leur sera donné d'accélérer ou de ralentir « pour ménager la mécanique ». Bien entendu il importe aussi de chronométrer la marche des principaux adversaires.

Louis Rosier, figure de légende des 24 Heures du Mans, ne fut vaincu que cinq ans plus tard. Une terrible culbute à Monthéry. Mais avant de succomber, le 29 octobre, 1956, il lutta entre la vie et la mort pendant 22 jours. EN 1952, ce fut encore la mécanique qui

craqua, pas l'homme. Celui-ci s'appelait Pierre Levegh et son nom allait figurer deux fois dans les annales du Mans.

En 1952, Levegh refuse de se laisser relayer par son coéquipier Marchand. Rosier, deux ans avant, n'avait-il pas prouvé que l'exploit solitaire est possible ? Cette fois, pourtant, la tâche est autrement ardue.

● **LES DERNIERS VAINQUEURS** : Paul Frère-Olivier Gendebien premiers à la distance en 1960 avec 4 217 km 527, moyenne 175,730 km/h. (Record général : 4 397 km 200, moyenne 183,217 km/h par Flockhart-Bueb sur Jaguar en 1957.)

Sur 57 voitures au départ, 17 seulement termineront.

La Talbot n° 8 de Levegh a contre elle les Jaguar, les Ferrari et les Mercedes, qui font leur rentrée dans les courses internationales. Toutes firmes solidement organisées et disposant de deux sortes de pilotes : les rapides, les « fonceurs », chargés de pousser l'adversaire, de l'obliger à tout donner dès le début jusqu'à ce qu'il « casse » ; et les calmes, les réguliers qui « iront » au bout et pallieront les éventuelles défaillances des premiers. Désormais, c'est avec cette tactique que les grandes marques s'affrontent.

Levegh, pilote amateur qui court lui aussi « pour son plaisir », a comme atout la féroce rivalité des trois firmes étrangères qui vont s'entredéchirer... et son propre orgueil.

Il tiendra de la sorte pendant 22 heures. L'hécatombe des Ferrari, des Jaguar, des Gordini ne laisse plus en présence, au petit matin, que la Talbot de Levegh et l'écurie Mercedes. Les Allemands ont joué la carte de la « méthode et de la progression mathématique ». Jusqu'ici, leurs adversaires trop fouteux ont « cassé ». Il n'est que d'attendre l'usure du dernier, le « fou solitaire » qui mène la course.

Pourtant, à la fin de la 22^e heure, Levegh a cinq tours d'avance. Sauf miracle, les puissantes Mercedes sont « mathématiquement » battues.

Mais, cette fois, le « miracle » va jouer contre l'homme seul. Au dernier ravitaillement, Levegh sucotte une orange. Il est blême, la fatigue lui poche les yeux ; mais quand Marchand, son équipier inutile, lui propose de le relayer pour le dernier galop, il refuse... Ce n'est pas à deux heures de la fin qu'on flanche.

Peu après, la Talbot n° 8 tombe en panne (une brelle coulée). Levegh est éliminé. Deux cent mille spectateurs qui ont passionnément espéré le triomphe du « petit » contre les « gros » apprennent que leur héros, ramené à son stand dans une voiture de dépannage, a sangloté, avant de s'endormir, brisé de fatigue.

1955. Empoignade sans merci dès le départ. Désormais, les 24 Heures du Mans représentent un enjeu d'une telle importance tant pour

C'est entre ces cinq voitures que se jouera



Ferrari 2953 cm3 (Mairesse, Von Trips).



Porsche 1700 cm3 (Bonnier, Graham-Hill).

Le record du tour que Mike-Hawthorn (qui en 1959) avait établi en 1957, vient d'être battu à plusieurs reprises par deux voitures Ferrari. Les Américains Phil Hill et Richie Ginther au volant de la nouvelle Ferrari à moteur arrière (2417 cm3 de cylindrée) ont roulé respectivement à 206,562 et 204,817 km/h de moyenne.

Ce modèle est moins rapide que sa sœur aînée, la 3 litres, mais ce que la Ferrari à moteur arrière perd dans les lignes droites, elle le regagne largement dans les virages grâce à son pouvoir d'accélération et à sa tenue de route très supérieures. Taveri, chef des courses chez Ferrari a déclaré : « Nous avons la quasi-certitude de battre le record de la distance que détient Jaguar depuis 1957 (4 397 km). »

Aux essais, la Maserati douce cylindres en V a e pu tourner pour sa part qu'à 199 km/h. L'Aston-Martin Zagato dont le moteur aurait une puissance de 360 CV tourne très en dessous de ces temps. Porsche alignera un modèle plus profilé que la Porsche-Abarth : cette voiture de quatre cylindres dépasse aux essais le 185 au tour.

Avec sa DB Panhard qui tourna aux essais à 168 km/h, la France sera bien représentée.

elles ont été les vedettes des 24 heures...

les machines, sur les pilotes S DU MANS

ssins : Boisvent, Tavard

les marques (huit milliards de chiffre d'affaires en plus pour la marque victorieuse) que pour les pilotes, que ceux-ci, oubliant tactique et prudence, entament cette course d'endurance comme un Grand Prix (les Grand Prix de vitesse ne durent que quatre ou cinq heures). Ils cassent souvent dès les premiers tours. Jusqu'ici, par exemple, Fangio, le roi de la vitesse, n'a pas réussi à terminer les 24 Heures. Et cette fois encore, le voilà engagé d'emblée dans un duel à mort avec ses jeunes rivaux Castellotti et Hawthorn. A mort, ce sera vraiment le mot... Dès le premier passage, le record du tour est battu par la Ferrari de Castellotti. Fangio parti de 30^e position a rattrapé tout son retard. Puis Hawthorn se met en travers dans les virages en S du Tertre Rouge... et repart aussi vite! Tous les autres sont déjà lâchés.

De l'avis des compétences, jamais encore les 24 Heures n'ont débuté dans une fièvre pareille. Certains pilotes semblent dépassés par l'événement. Levegh qui avait si joliment dominé la course trois ans avant, reste, en retrait. Il est le renfort de la maison « Mercedes ».

Fangio pulvérise le record du tour que Castellotti vient d'établir. Jusqu'où ira-t-on? Jusqu'au moment du premier ravitaillement d'Hawthorn. Quand celui-ci, après deux heures et demie de course, ralentit peu avant les stands et « déboîte » sur sa droite, il gêne la voiture de Macklin, moins rapide, qu'il vient juste de doubler. Le code de la route sanctionne cette manœuvre appelée queue de poisson, mais les pilotes de course ont l'habitude de ces frolements risqués et il est admis que dans la compétition moderne « on ne se fait pas de cadeaux ». Cette fois, cependant, l'insouciance d'Hawthorn va déclencher la pire catastrophe de l'Histoire automobile.

● NI FANGIO, NI STIRLING MOSS, les deux meilleurs pilotes de la dernière décennie n'ont jamais pu gagner les 24 Heures du Mans. Question de chance mais aussi de temperament. A plus forte raison les risque-tout d'Indiopolis n'auraient-ils aucune chance de réussir au Mans.

(A cette époque, la route, refaite et élargie depuis, se resserrait en un étroit goulet devant les stands.) Surpris par le « cafouillage » devant lui et cherchant désespérément à passer quand même en troisième position, Levegh accroche les fascines du talus de protection. Lancée à cette seconde à 250 à l'heure, sa voiture s'arrache de terre, explose, se désintègre. Comme des obus, moteur et train avant font une trouée sanglante dans la foule.

Parce que les pilotes, ce jour-là, n'ont pu résister à la fièvre de la course, parce que les conditions minima de sécurité n'étaient pas respectées, 83 personnes sont mortes...

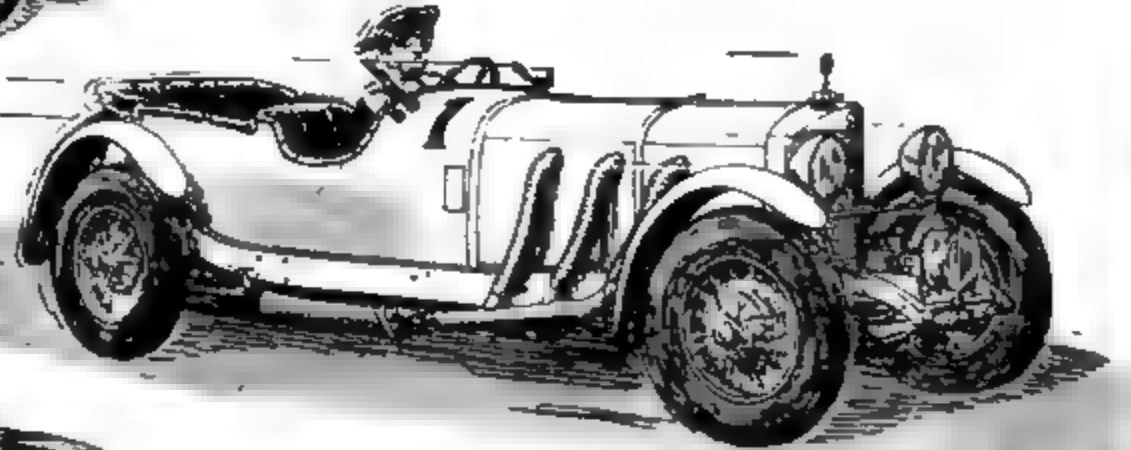
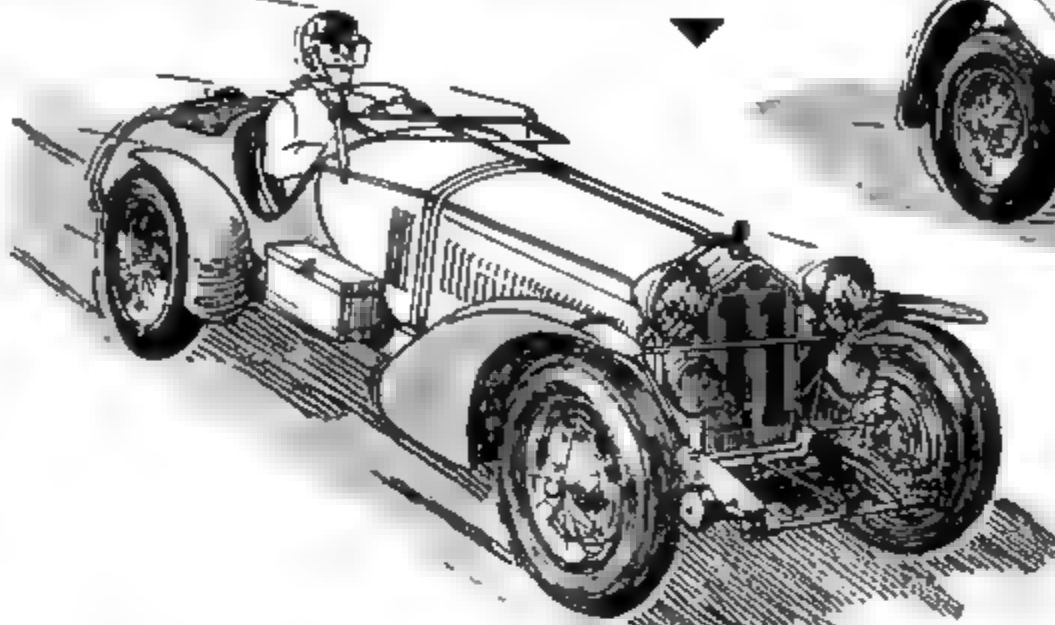
L'année suivante, on dépensa 300 millions pour modifier cette partie du circuit. Et les 24 Heures recommencèrent...



Créée en 1923 sous le titre de « Grand prix d'endurance du Mans » par les dirigeants de « l'Automobile-Club de l'Ouest », cette course sur route fut réservée à des voitures de série améliorées que nous baptisons Grand sport. Elles devaient être conformes au code de la route, la course se déroulant partie de jour, partie de nuit avec deux équipiers.

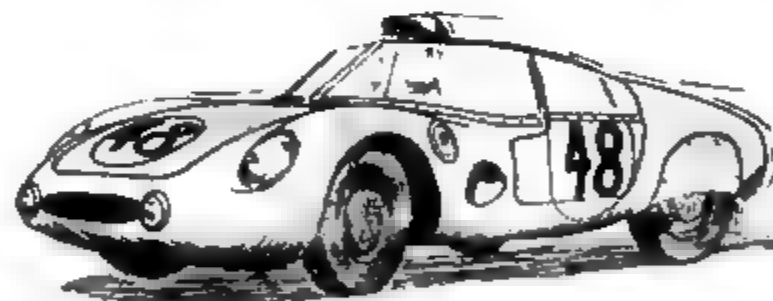
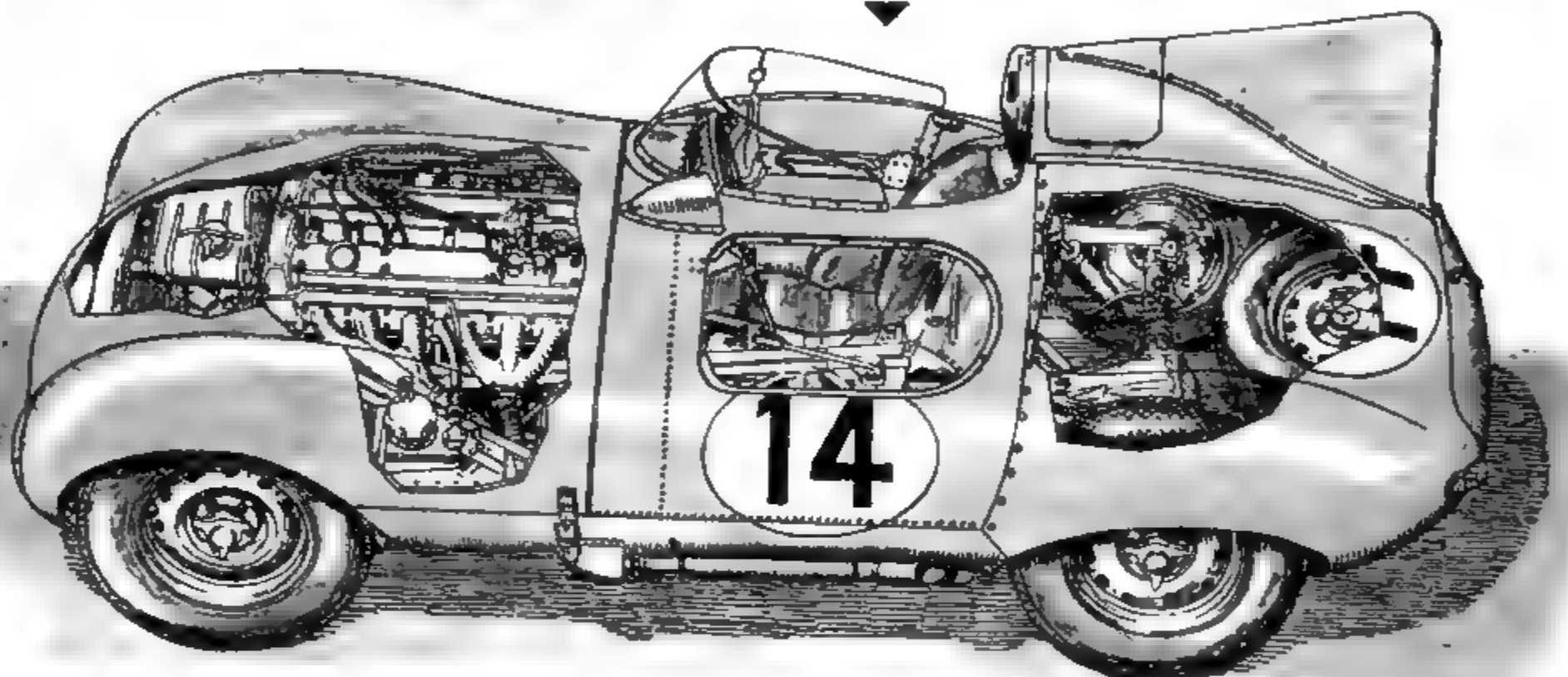
Bentley 1923. Voiture britannique (verte); pilotée par Barnato et Birkin, gagne avec 2 843 km à 118,5 km/h de moyenne. Cylindrée : 6,597 l — 4 cylindres — Puissance : 240 CV — Vitesse maximum : 210 km/h.

Alfa-Romeo 1933. Voiture italienne (rouge et jaune), pilotée par le Français Sommer et l'Italien Nuvolari, gagne avec 3 144 km à 131 km/h — Cylindrée : 2,237 l; 8 cylindres. — Puissance : 150 CV — Vitesse 200 km/h.



Mercedes-Benz 1930. Type SSK, voiture allemande (blanche), pilotée par Carraciola et Werner. Abandonne au 83^e tour. 6 cylindres. Cylindrée : 7 l. — Poids : 1 300 kg. — Puissance : 200 CV. — Vitesse : 200 km/heure.

Jaguar 1954. Type D. Voiture britannique verte, pilotée par Rolt et Hamilton. Cette voiture arrive deuxième, à quelques secondes de la Ferrari gagnante avec 4 057,06 km à 169 km/h — Puissance : 250 CV.



D.B. Panhard 1960. Seule marque représentant les couleurs françaises depuis un dizaine d'années. Vitesse maxima environ 180 km/h. — 2 cylindres Flat-Twin. — Cylindrée : 700 cm³. Pilotée par Laureau et Armagnac.



Ferrari 1960. Voiture italienne rouge pilotée par Frère et Gendebien. Gagnante avec 4 217,527 km à la moyenne de 175,730 km/h. — Cylindrée : 2,953 l. — Vitesse maxima : s'approchant de 290 km/h environ.

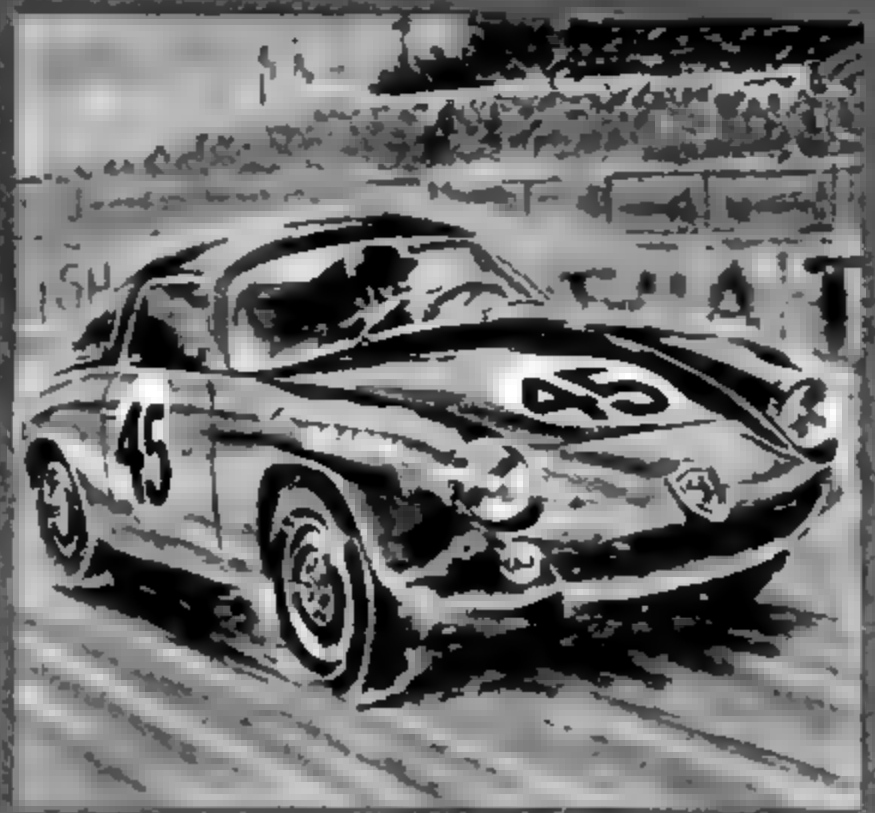
cette année le grand prix d'endurance



Maserati (Scaris-Cunningham)



Aston Martin (Graham Watson)



Fiat-Abarth (1952 cm³)



SYNERGIE 554/207

C'EST LE CONFORT SANS SOUCIS EN SAC DE COUCHAGE

SPECIAL CONCOURS

Participez au **Grand Jeu du Campeur Sans Soucis**... gagnez une "caravane-Camping" parmi de nombreux prix de valeur. Allez voir chez votre spécialiste "Camping" les nombreux sacs de couchage **NYLON** garnis **TERGAL** et profitez-en pour retirer votre bulletin de participation. Si vous n'avez pu vous le procurer demandez-le à : Société RHODIACETA - Service Publicité TERGAL, 5 et 7, Avenue Percier, PARIS 8^e



**NYLON
GARNI
TERGAL***

*marque déposée



DRAPEAURAMA

Daniel et Dominique
aident
leur ami MARCEL



PHOTOS : G. SOULET

A toi aussi, ce petit bon t'apporte des heures de joie.

Adresse-le dès aujourd'hui à L'ALSACIENNE. Tu recevras un magnifique DRAPEAURAMA qui deviendra le plus beau joyau de ta chambre. Et tu joueras des heures entières avec l'album illustré qui l'accompagne.

Avis aux retardataires: Un DRAPEAURAMA c'est sensationnel!

Avec chaque paquet de PETIT-EXQUIS un drapeau en métal laqué et qui tient debout

BON A DÉCOUPER et à retourner à
L'ALSACIENNE-BISCUITS
MAISONS-ALFORT (Seine)

NOM et PRÉNOM

ADRESSE

VILLE

DÉPT

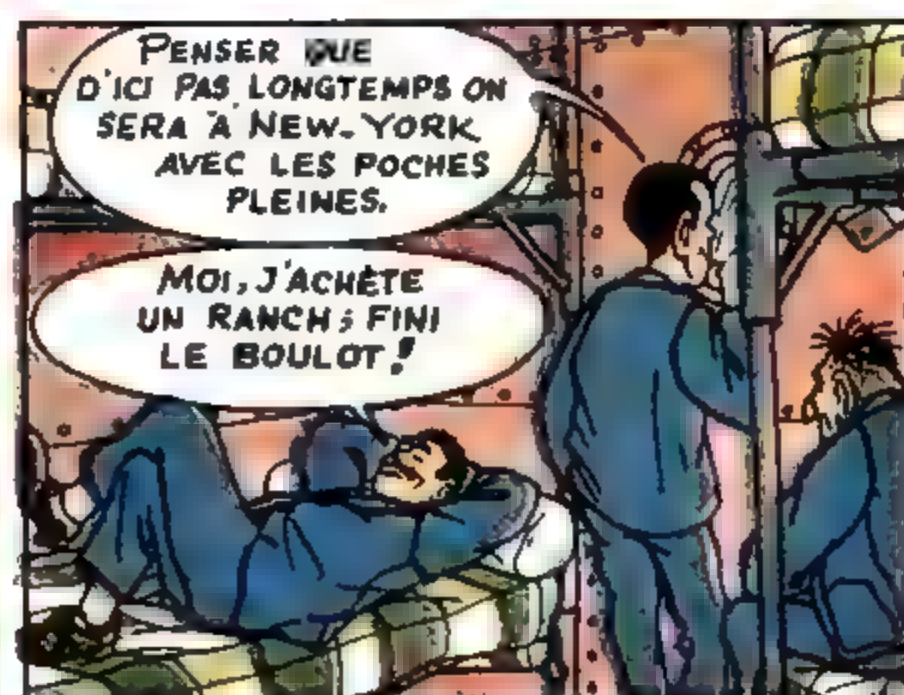
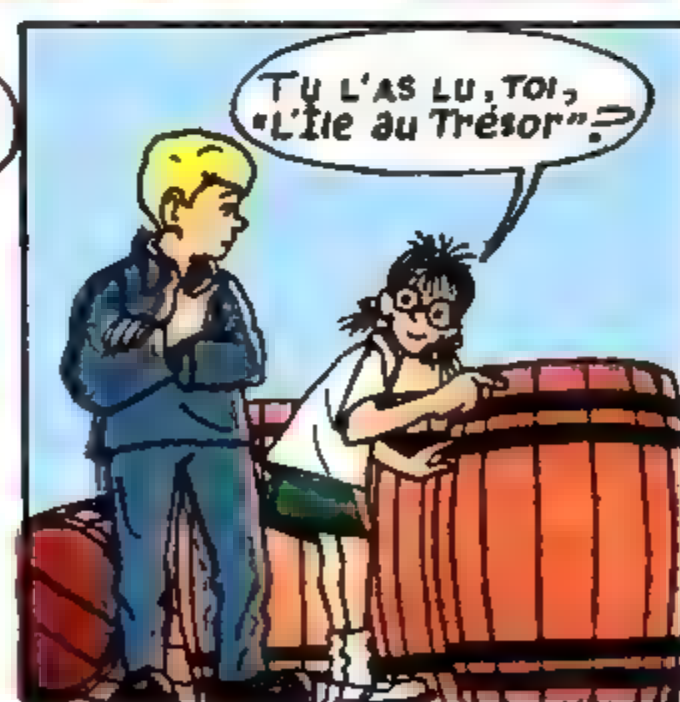
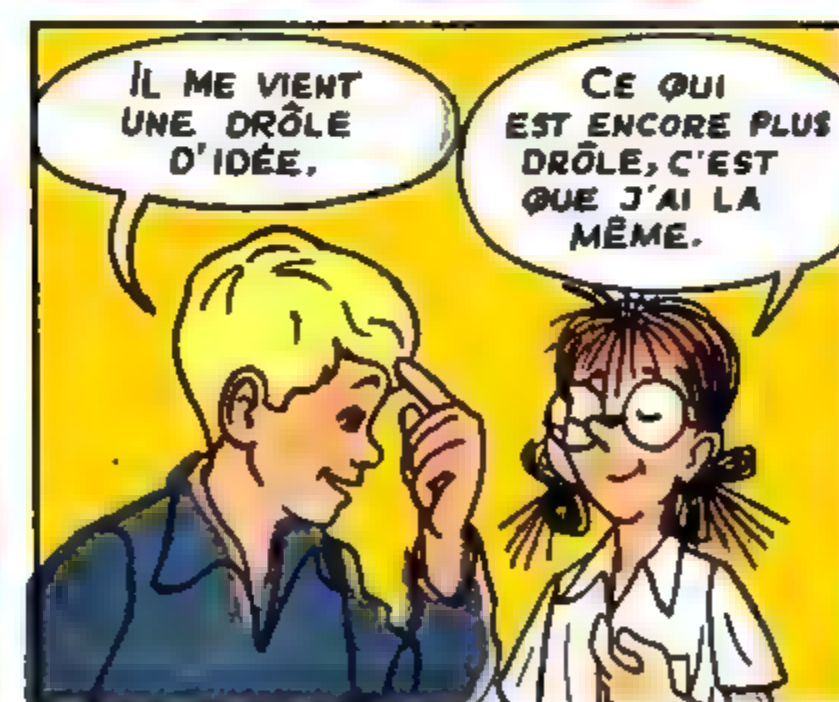
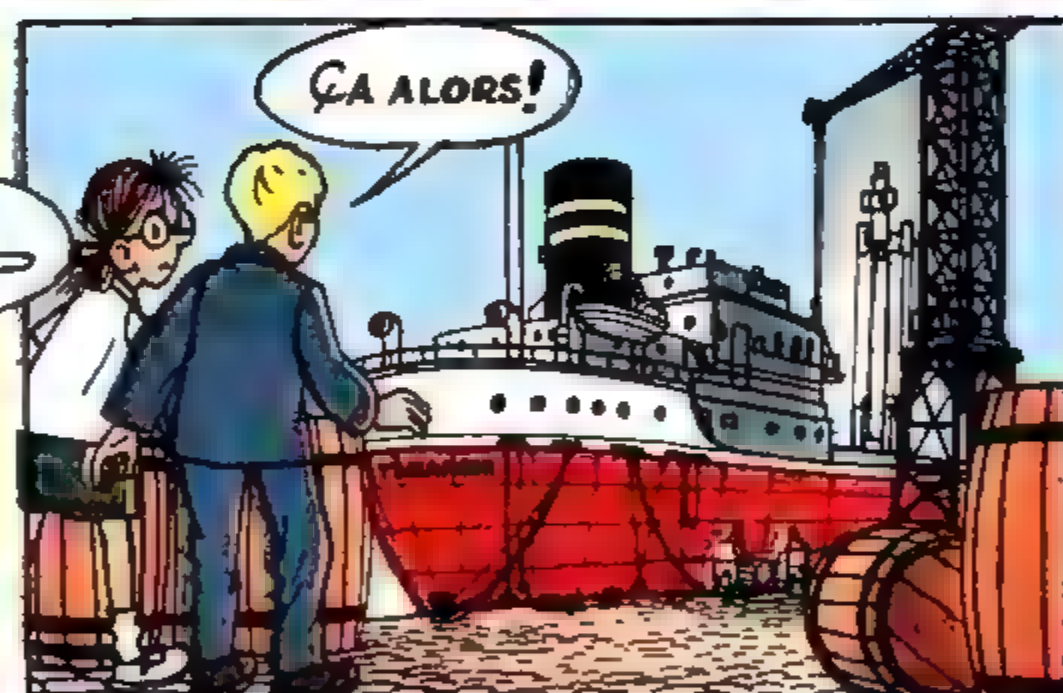
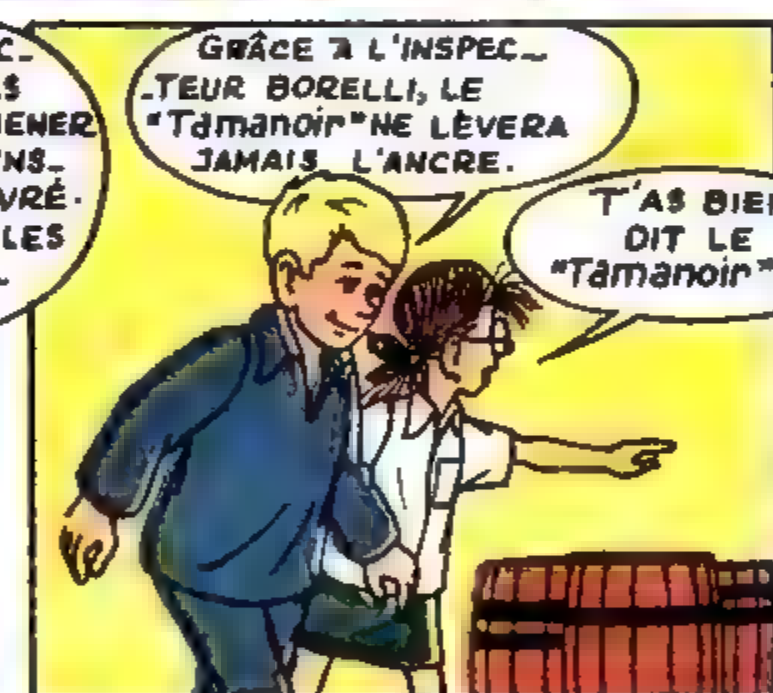
Désire recevoir le "DRAPEAURAMA" DRAPEAUX D'EUROPE. Je joins dans mon enveloppe 8 timbres neufs à 0,25 NF. (Attention! Tout bon sans timbres sera considéré comme nul).



P'TIT PAT

RÉSUMÉ. — P'tit Pat a faussé compagnie à son garde du corps. Quant à M. Borelli (de l'Interpol), il s'apprête à mettre un point final aux coupables activités de R.R.C. et Cie, quand...

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI





Nicolas Frantz, vainqueur en 1927 et 1928, passant en tête la col de l'Aubisque.

L'HISTOIRE du Tour de France Cycliste (et de ses vainqueurs) peut être facilement partagée en quatre chapitres : le premier allant de la création du Tour en 1903 à la première guerre mondiale, le second de 1919 à 1929, le troisième de 1930 à 1939 et le dernier commence à la reprise, en 1947.

Nous avons évoqué dans le dernier « Pilote » les vainqueurs de ce premier chapitre de Maurice Garin à Philippe Thys. De 1919 à 1929 le tour allait connaître sa période ingrate, sa maladie de croissance. Il était à la recherche de sa formule et, si Henri Pélissier, Bottecchia, Nicolas Frantz demeurent dans l'histoire du sport cycliste de très grands coureurs, par contre, d'autres vainqueurs du Tour ne

furent pas des super-vedettes, seulement de bons ouvriers du vélo. Il est vrai que de nombreux champions en puissance avaient perdu la vie au cours des combats.

Pour les statisticiens, rappelons que les onze Tours de France de 1919 à 1930 se sont terminés par six victoires belges, deux victoires italiennes, deux victoires luxembourgeoises et... une seule victoire française.

FIRMIN LAMBOT (1919-1922)

Il pensait à tout

Après l'interruption de la guerre, c'est un Belge, encore une fois, qui va remporter le Tour de France 1919 : Firmin Lambot. Il était né le 4 mars 1887 près de Charleroi. Pur flamand, le

travail des champs avait fait de lui un athlète harmonieusement proportionné. C'était un coureur excessivement régulier, capable de longs efforts ; bon rouleur, bon grimpeur, il lui manquait pourtant un petit quelque chose pour faire un champion. Spécialiste des courses par étapes, c'est dans le Tour de France qu'il termina huit fois, qu'il réalisa ses meilleures performances. Onzième en 1911, dix-huitième en 1912, quatrième en 1913, huitième en 1914, troisième en 1920, neuvième en 1921, il triompha en 1919 et 1922. Ce coureur extraordinairement régulier, respectueux du règlement, était surnommé dans le peloton « le sage Lambot ». Toujours bien équipé, il gardait sur lui une somme de six cents francs destinée à l'achat d'une bicyclette en cas de besoin.

Premiers au Parc des Princes

1923 : La foule porte en triomphe le beau Pélissier

LÉON SCIEUR (1921)

L'élève de Lambot

Encore un flamand ; Léon Scieur, né à Florennes en 1887, était le prototype du vrai « Flahute », véritable locomotive qui ne savait qu'une chose : appuyer sur les pédales. Venu tard au sport, l'ouvrier agricole L é o n Scieur avait appris à monter à bicyclette à l'âge de 22 ans. Il se considérait comme l'élève de Lambot, avec lequel il effectua la plus grande partie de sa carrière. Dans les grandes classiques, il ne fit



Léon Scieur.

L'ÉCOLE DES ESPIONS

par George Langelaan

2

Pendant la dernière guerre, un jeune officier anglais, George Langelaan (né en France et parlant le français comme vous et nous), est désigné par le « War Office » pour devenir agent secret. Il est envoyé dans une école spéciale de formation accélérée pour les futurs agents de l'Intelligence Service. Dans notre dernier numéro, George Langelaan (qui est un ami de « Pilote » et conçoit dans nos pages de jeux notre chronique d'échecs) vous a présenté ses « professeurs » : un minuscule Japonais, un authentique faussaire et une belle brute, le bagarreur de Shanghai. Ses souvenirs seront bientôt réédités chez Robert Laffont sous le titre « Masques de guerre ».

— Assez de bagarre, nous dit un matin le Bagarreur de Shanghai après nous avoir démontré qu'un journal, un bouchon, une boîte d'allumettes ou un simple trousseau de clefs pouvaient être des armes mortelles entre les mains d'agents secrets bien entraînés... Assez de bagarre, nous allons à la gare apprendre à sauter d'un train en marche...

Une locomotive et deux wagons nous emmenèrent en rase campagne, loin des curieux qui n'auraient pas manqué.

Sauter d'un train en marche est fort impressionnant : dès qu'il atteint un peu de vitesse, il faut s'allonger sur le dos sur le marchepied, la tête vers l'arrière du train. A l'endroit choisi, on se laisse « tout simplement » rouler...

Naturellement, cet apprentissage (ainsi que celui qui consiste à sauter de l'arrière d'un camion roulant à vive allure) ne se fit pas sans bosses ni écorchures !

Le Bagarreur de Shanghai était également un artiste du pistolet. Il avait une patience angélique et passa des heures à nous donner ce qu'il appelait le « sens du pistolet ». Quelle que soit la position de l'arme, sur la table, dans une poche de vêtement, à terre, inlassablement, il nous la faisait ramasser et tirer sur une cible à dix mètres.

Il n'était satisfait que s'il se passait moins d'une seconde entre la prise de l'arme et le coup de feu qui, naturellement, devait atteindre son but. Il ne permettait jamais de viser une cible, même mouvante, à moins de vingt mètres :

— Jusqu'à vingt mètres, expliquait-il, c'est votre estomac qui vise. Au-dessus de vingt mètres, servez-vous de votre arme comme d'un fusil...

Il nous apprit à tenir un pistolet à bout de bras d'une façon aussi rigide qu'un fusil, ce qui permet de manquer rarement une cible en mouvement à moins de quarante mètres.

Savoir se servir du poignard

Il nous apprit également à nous servir du poignard, à nous défendre d'un chien policier (en lui cassant les pattes ou en le faisant vomir), à désarçonner un cavalier ou, mieux encore, à faire tomber sa monture...

Le Japonais et le Bagarreur firent de nous des hommes terriblement dangereux. Un moniteur de culture physique nous soignait et nous faisait travailler ainsi que cela se pratique avec de grands champions. Un médecin, vivant avec nous, nous examinait presque quotidiennement et nous dosait individuellement notre nourriture.

Tous les jours, il nous fallait nager dans les eaux glacées de la mer du Nord, escalader des falaises abruptes,

effectuer d'interminables descentes à la corde lisse, courir lourdement chaussés dans du sable meuble ou dans un demi-mètre d'eau.

Des ingénieurs nous faisaient des cours de démolition de ponts, de bâtiments de toutes sortes, de navires, de lignes à haute tension, de locomotives et de voies ferrées...

En deux mois à peine, nous avions acquis des connaissances pratiques que la grande majorité des gens ignorent toute leur vie, et nous étions au maximum de notre condition physique. Nous n'avions certainement pas la grâce des beaux athlètes, mais sans un gramme de graisse en trop, nous étions capables d'un effort physique contenu de deux ou trois jours sans dormir. Notre pouvoir de récupération était étonnant ; quelques heures de sommeil sur un lit dur, et nous étions de nouveau frais et dispos, quel que fût l'effort fourni la veille.



1940 : Langelaan est un jeune et brillant officier de l'armée anglaise, chargé du Renseignement. Au cours de l'avance allemande, il a envoyé au ministère de la Guerre un rapport sur les possibilités de faire de l'espionnage en France. Il part dans un camp de formation accélérée.

Un beau jour, on nous envoya dans une toute autre école, à l'autre bout de l'Angleterre, où se continuait notre fantastique éducation. Car, bien que nous fussions physiquement au point, nos connaissances spéciales étaient encore rudimentaires.

Spécialiste au jeu du « Crochetage »

Savoir transmettre ou recevoir un message par radio n'est pas tout : il faut savoir réparer l'appareil s'il est en panne. Savoir coder ou déchiffrer un message de grille ou de transposition est bien ; mieux est encore de savoir rétablir une erreur de chiffrement.

Savoir photographier un document avec n'importe quel appareil est utile, mais il ne l'est pas moins d'être capa-

jamais parler de lui, sauf dans le Paris-Liège-Bruxelles de 1911, où il termina quatrième. Quatorzième en 1914, quatrième en 1918 et 1920, il remporta son premier Tour de France en 1921. C'est l'étape Nice-Grenoble qui décida de sa victoire; attaqué par Heusghem et Barthélémy dans le col de l'Allos, il s'accrocha et sauva son maillot jaune.

HENRI PÉLISSIER (1923) Entre Bobet et Lapize

Il est difficile dans le sport d'effectuer des comparaisons entre champions de générations différentes, mais si Louison Bobet est l'incontestable numéro Un français d'après la Libération, Octave Lapize, le maître entre 1906 et 1912, la première place entre



Henri Pélissier.

1913 et 1924, revient tout aussi incontestablement à Henri Pélissier. Né le 22 janvier 1889 à Paris de parents auvergnats, Henri Pélissier avait trois frères, dont deux devaient également s'illustrer dans le sport cycliste: Francis, le sorcier de Bordeaux-Paris, et Charles, l'élégant routier-sprinter. Henri Pélissier gagna tout ce qu'il est possible de gagner: Le tour de Lombardie en 1911, 1913 et 1920, Milan-San Remo (1912), Paris-Roubaix (1919 et 1921), Bordeaux-Paris (1919), le titre de champion de France (1919), Paris-Bruxelles (1920), Paris-Tours (1922). Et le Tour de France? Henri Pélissier prit huit fois le départ du Tour et le termina... deux fois. C'est en 1923, dans la troisième étape, Cherbourg-Brest, que Henri Pélissier décide enfin de remporter

l'épreuve. Il gagne l'étape Nice-Briançon et garde le maillot jaune jusqu'à Paris, où il entre triomphalement. Personnage hors série, Henri Pélissier devait trouver la mort le 1^{er} mai 1935 à la suite d'un drame passionnel.

O. BOTTECCHIA (1924-1925) Le premier italien

Le Tour de France 1924 avait révélé un coureur italien qui allait faire une glorieuse mais, malheureusement, courte carrière dans le sport cycliste. Né le 1^{er} août 1894, Bottecchia était un inconnu quand il prit part au Tour en 1923. En 1925, Bottecchia prend le maillot jaune dès la première étape et le gardera jusqu'à la fin, à l'exception de Bayonne-Luchon. Bon grimpeur, rapide au sprint Bottecchia aurait pu faire une fulgurante carrière s'il n'avait trouvé la mort le 14 juin 1927 au cours d'une séance d'entraînement.

LUCIEN BUYSSE (1926) Gagne le tour dans une étape

Les Buysse dans l'histoire du cyclisme belge forment une véritable dynastie. Lucien fut incontestablement le plus prestigieux de la famille. Né le 2 février 1893 à Woutergen, il débuta dans le sport cycliste en 1910 et prit part au Tour de France en 1914. En 1923, il se classe huitième après avoir remporté l'étape Perpignan-Toulon; troisième au Tour 1924, second en 1925, Lucien Buysse allait enfin inscrire son nom au palmarès du Tour en 1926.



Lucien Buysse.

NICOLAS FRANTZ (1927-1928) Successeur de Faber

Il est remarquable de songer que ce petit pays qu'est le Luxembourg a fourni au Tour de France trois de ses vainqueurs: François Faber (1906), Nicolas Frantz (1927-1928) et Charly Gaul (1958). Nicolas Frantz naquit au Grand Duché le 4 novembre 1899. Professionnel en 1923, il disputa sept fois le Tour de France. Second en 1924, quatrième en 1925, second en 1926, cinquième en 1929, il remporta deux victoires successives en 1927 et 1928. On devait revoir Nicolas Frantz dans le Tour après la Libération, mais comme directeur technique de l'équipe luxembourgeoise.



Nicolas Frantz.

MAURICE DE WAELE (1929) La persévérance récompensée

Et voici le dernier vainqueur de cette décennie: le rude Flandrien Maurice de Waele, né le 27 décembre 1896 à Louendegem. A son palmarès, uniquement des places d'honneur: second ou troisième, mais, par contre, un titre de champion de Belgique de cyclo-cross en 1922. Second du Tour 1927, troisième du Tour 1928, il gagna enfin, en 1929, en ne remportant qu'une seule étape: Charleville-Malo. C'est un bon ouvrier de la bicyclette qui va gagner ce dernier Tour.

Prochain épisode:
1930-1939,
LE REVANCHE DES FRANÇAIS



Lambot à son arrivée au Parc des Princes en 1919.

ble de développer un film en faisant ses propres bains, de tirer des épreuves avec des moyens de fortune, de faire soi-même un agrandissement ou une réduction.

Pouvoir ouvrir une fenêtre, un volet, une porte, un tiroir, sont également des connaissances utiles: j'apprends ainsi qu'une porte fermée à clef peut être considérée comme ouverte à tout vent si la clef reste dans la serrure. Certains de mes camarades devinrent très forts à ce petit jeu de « crocheteur », mais aucun de nous n'arriva jamais à la cheville de notre professeur qui, lui, aurait pu ouvrir une porte d'écluse avec une épingle à cheveux!

Que diriez-vous d'un autre visage?

Un autre de nos amusements fut une série de conférences et cours pratiques sur le sabotage des trains: là,

colonel qui l'avait contacté quelques mois plus tôt:

— Si vous m'envoyez en France, lui dit-il, tout le

ALBERT, UN ESPION DE 15 ANS

... Un agent de liaison m'apporta un message de Londres. On me demandait de faire l'impossible pour obtenir des renseignements sur un appareil mis en fabrication par les Allemands dans une usine près du col de la Schlucht. On pensait que c'était un appareil destiné à redresser les piqués de chasseur ou de bombardier en cas d'évanouissement du pilote. Il ne pouvait être question d'aller dans cette région d'Alsace que nous savions particulièrement bien gardée. Après une nuit de discussion, mon correspondant, M. Schoeffer, me convainquit de faire venir Albert, un jeune garçon de 15 ans, et celui-ci accepta avec enthousiasme de se rendre là-bas... Huit jours passèrent... Le jour du rendez-vous avec Albert arriva enfin. Le gamin était sale, essouffé, et son visage d'enfant tourmenté était gris de fatigue. Mais la lueur joyeuse des yeux nous rassura.

— Viens d'abord manger, tu raconteras après, dit M. Schoeffer en lui donnant de grandes bourrades.

— Oui, je veux bien. Je n'ai rien mangé depuis hier. Mais avant il faut que vous m'aidiez à monter ce sac.

— Ça attendra, ton sac, qu'y a-t-il dedans?

— Un cadeau pour les Anglais.

D'un sac de pommes de terre que l'on vide dans la cuisine, Albert retira une boîte de la grosseur d'une machine à écrire enveloppée de chiffons.

— On pourrait avoir les plans, explique Albert, mais ça demanderait du temps. Alors j'ai pensé que cela ferait probablement l'affaire.

— Qu'est-ce que c'est?

— C'est la machine qui vous intéresse! dit Albert.

Le gamin ne voulait jamais expliquer comment il avait fait. Il nous assura qu'il n'avait pas couru grand danger. Son retard tenait au fait qu'au lieu de prendre le train avec un sac de pommes de terre, il avait préféré le camion d'un ami qui venait dans notre région.

monde me reconnaîtra! Il faudrait que j'aie un déguisement sûr...

— Que diriez-vous d'un autre visage? répondit le colonel souriant... Non, pas de fausse barbe, ni de perruque... un autre visage. La chirurgie a fait de grands progrès, ces dernières années!

Le lendemain, Langelaan avait rendez-vous avec un chirurgien de la Marine: «...assis devant un miroir, raconte-t-il aujourd'hui, je passai une heure effarante tan-

dis qu'il me moulait du plastique sur la figure, me bourrait les gencives et les narines de coton hydrophile, me brisait le nez, les joues, les paupières, les oreilles avec des peaux de poisson... ».

— Voilà ce que je propose, dit finalement le chirurgien. Voyez-vous, vous êtes surtout reconnaissable grâce à vos oreilles décollées et à votre menton pointu... Pour les oreilles, je vais changer la forme du pavillon avec la peau qui se trouve actuellement derrière; puis je souderai le lobe près de la mâchoire. Pour le menton, je vais le briser puis, à l'aide d'une greffe osseuse, nous obtiendrons un menton rond... Avec des lunettes, une autre coiffure et des moustaches, vous serez totalement différent.

Il a gardé son masque de guerre

Après une double intervention chirurgicale, George Langelaan était en effet un autre homme: un autre homme que ses amis les plus proches ne reconnaissaient même pas. Ce visage, ce masque de guerre, notre ami Langelaan l'a gardé jusqu'à maintenant: il lui a fallu des années pour s'y habituer, et maintenant qu'il s'y est fait, il n'en changera plus pour tout l'or du monde. Une fois suffit!

SI VOUS VOULEZ EN SAVOIR PLUS, écrivez à George Langelaan, aux bons soins de « Pilote », 31, rue du Louvre. Posez-lui toutes les questions que vous voulez, il s'efforcera d'y répondre dans la mesure du possible. Les questions les plus intéressantes, ainsi que leurs réponses seront publiées dans « Pilote ».

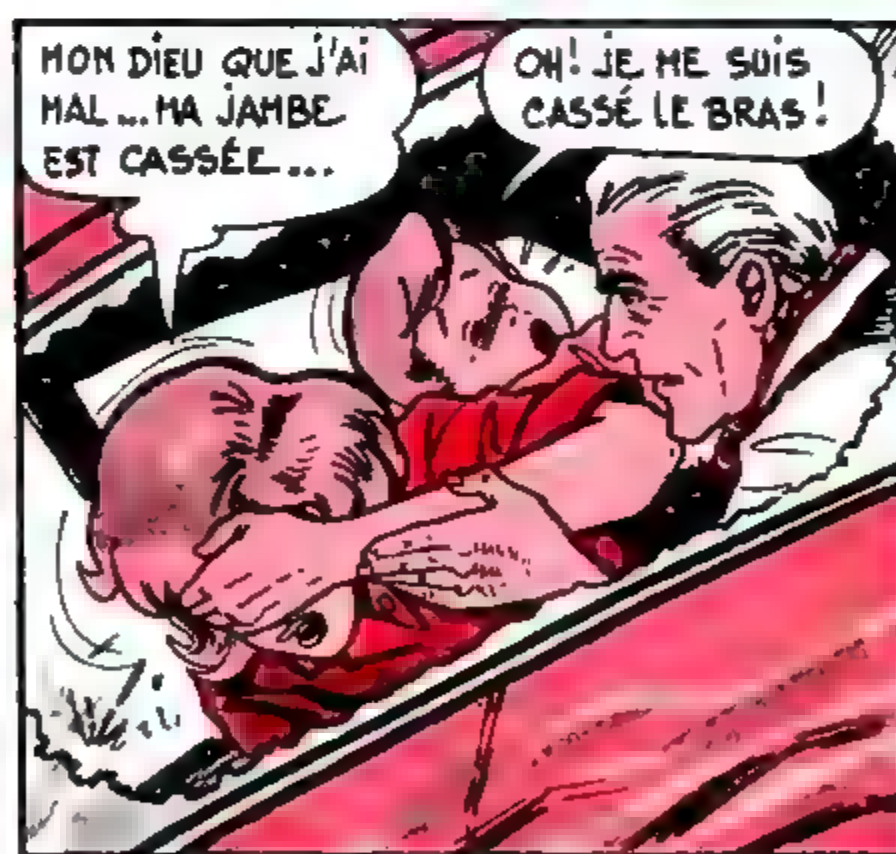
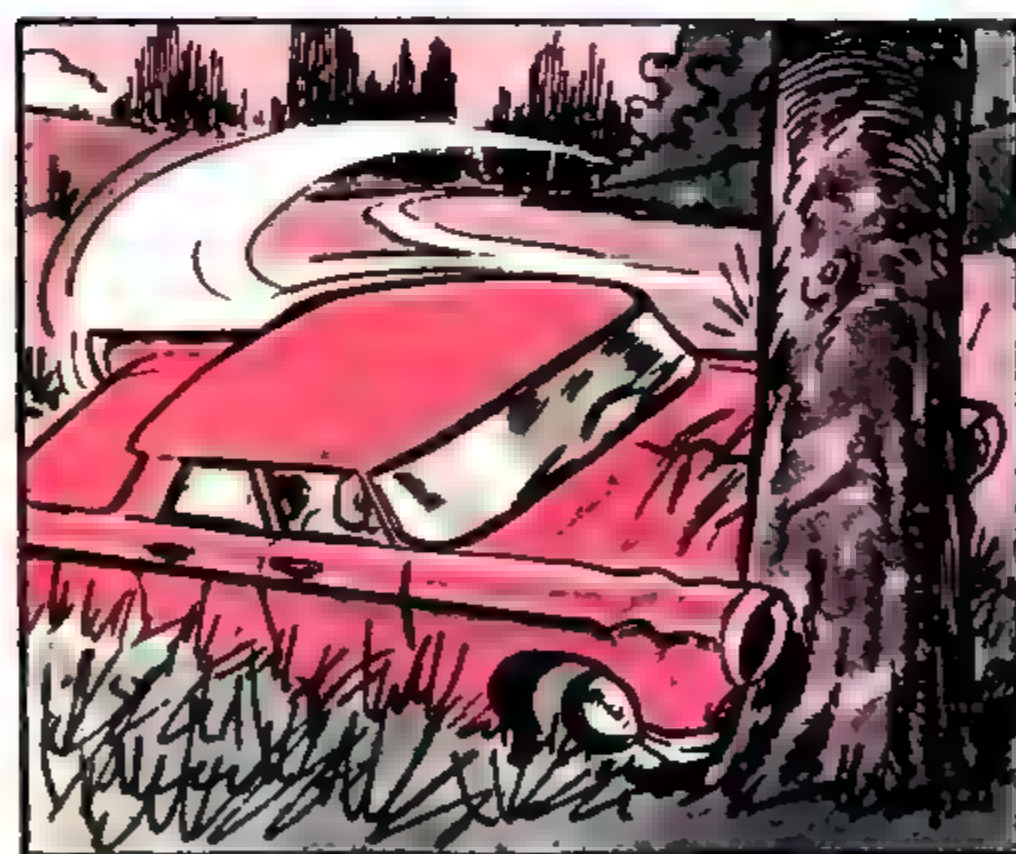
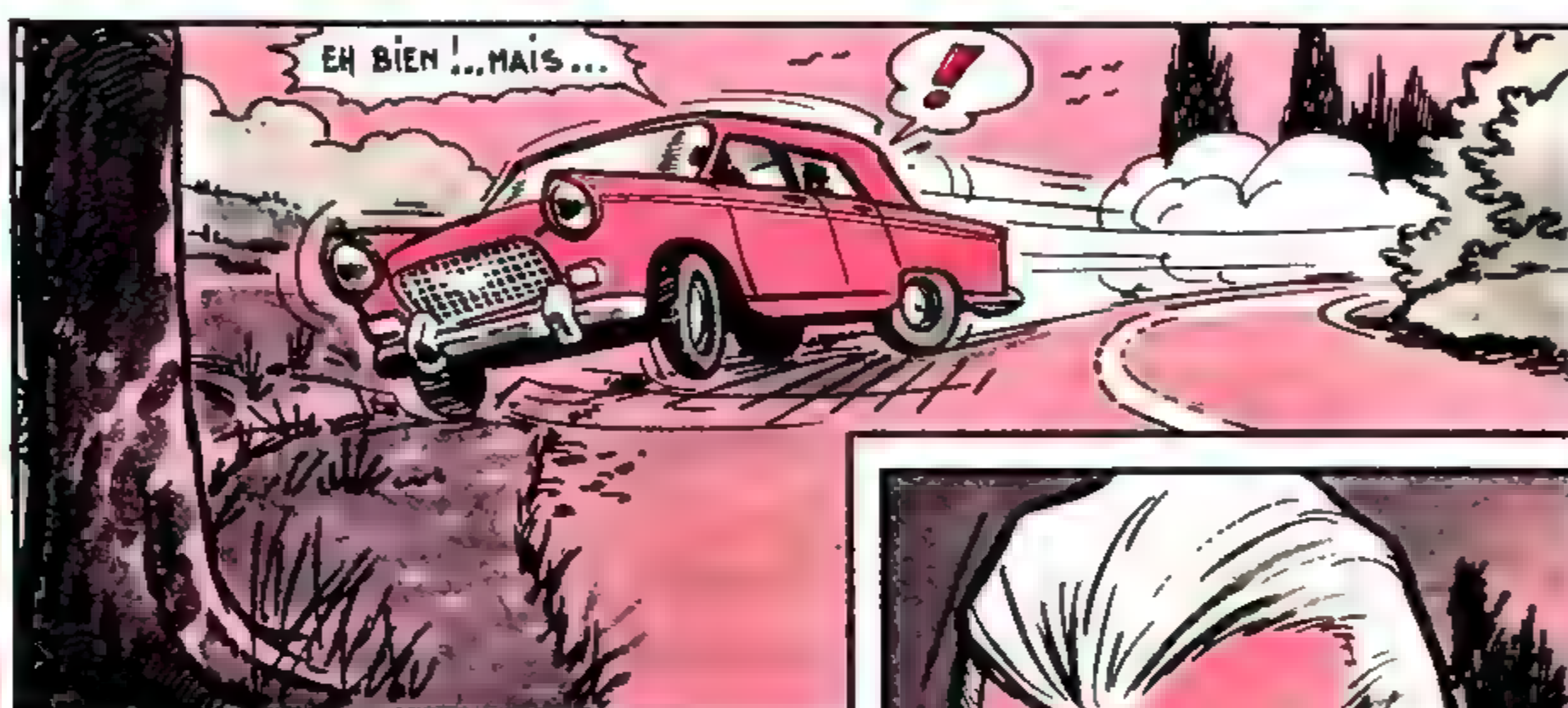
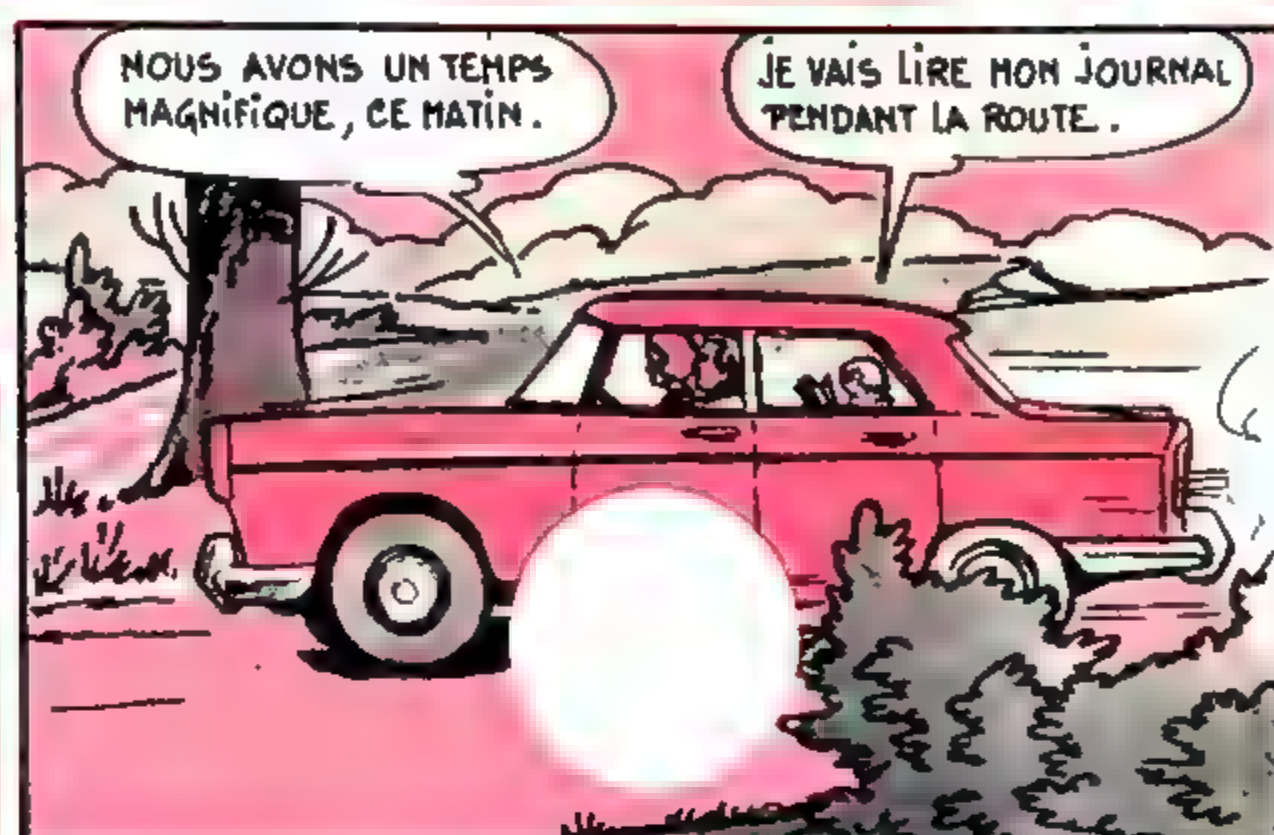
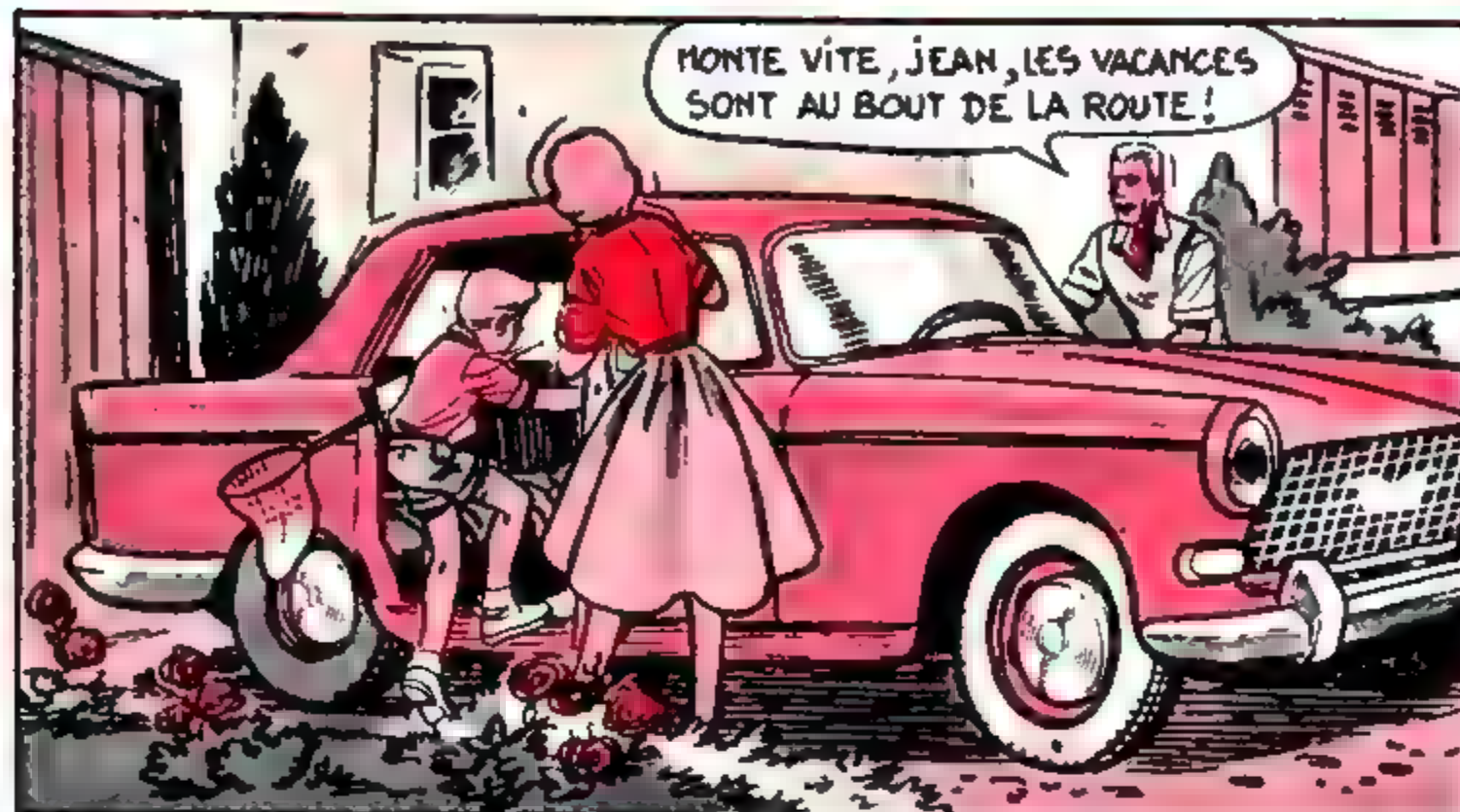
Quelques mois plus tard, le jeune officier est passé entre les mains d'un chirurgien qui lui a refait une nouvelle tête: en effet, Langelaan était trop connu, il fallait qu'il devienne méconnaissable. Ce qui est bien le cas: même ses amis doutaient de son identité!



on nous apprend l'art du chemisot, et pas mal de choses que même les chemisots ignorent...

Les cours pratiques alternaient avec des exposés faits par des personnages plus curieux les uns que les autres et qui nous étaient rarement présentés. Ainsi un officier de police nous expliqua-t-il tous les moyens connus pour passer la frontière sans papiers, tandis qu'un officier des douanes nous montra de surprenantes méthodes de passer à travers une fouille en dissimulant des documents et même des armes.

Après avoir fait une série de sauts en parachute (de nuit et à basse altitude) et effectué divers exercices pratiques (filer un inspecteur de police sans qu'il s'en aperçoive; monter à bord d'un bâtiment de la Royal Navy à l'insu du Service de Sécurité, etc.), George Langelaan fut déclaré « bon pour le Service Secret » et convoqué au « War Office » à Londres. C'est là qu'il rencontra le



Et maintenant que tu as bien lu cette histoire voici ce qu'il faut faire pour gagner l'une des 100 bicyclettes :

- 1° Découpe ce Bulletin-Réponse n° 3
 - 2° Réponds à la question posée : rends visite à l'agent général d'assurances ou à l'assureur-conseil de tes parents, il pourra t'aider à la rédaction de ta réponse. Il vérifiera aussi qu'il a bien apposé son cachet ou sa signature, son nom et son adresse à l'emplacement indiqué sur le Bulletin-Réponse n° 1.
 - 3° Dessine, sur un papier à dessin d'un format maximum de 21 x 27 cm, en noir, en couleur, au crayon ou à la gouache ou de toute autre manière le bureau de l'agent général d'assurances ou de l'assureur-conseil. Il s'agit de représenter le bureau idéal tel que tu l'imagines, tu peux faire un travail d'imagination mais tu peux également t'inspirer du bureau que tu as vu lors de tes visites.
 - 4° Colle soigneusement au dos de ton dessin les 3 Bulletins-Réponses n° 1, 2 et 3.
 - 5° Inscris très LISIÈLEMENT au dos du dessin et en lettres capitales ton nom, ton prénom, ton âge et ton adresse.
 - 6° Mets ton dessin dans une grande enveloppe et poste-le au plus tard le 24 Juin 1961 avant minuit, le cachet de la poste faisant foi.
- Note bien l'adresse : Jeu des Assurances, Société Jap et Carré, Boite Postale N° 70 PARIS

BULLETIN-RÉPONSE N° 3

Réponds à cette dernière question et suis fidèlement les indications ci-contre.

Question :

Les conséquences matérielles et corporelles de l'accident évoqué ci-dessus peuvent être couvertes par deux contrats d'assurances, indique le nom de chacun d'eux.

(la réponse "Police Automobile" sera considérée comme insuffisante.)

Astérix et les Goths

dessins: LUDERZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Astérix et Obélix accompagnent Panoramix à la réunion des druides. Ils rencontrent Septantèsix, le druide belge, puis croisent une patrouille romaine qui contrôle toute la région, une horde de Goths ayant été signalée !...



Le roman vrai des bandes dessinées EN DIRECT DE CLOCHER-LES-BÉCASSES...

Une grande enquête de Remo Forlani

BÉCASSINE,
LA PETITE BRETONNE
CANDIDE, CONNAÎTRA LES
MULTIPLES AVENTURES DE CE
DÉBUT DE SIÈCLE FERTILE EN
DÉCOUVERTES ET EN EXPLOITS
AHURISSANTS



5 Remo Forlani continue le récit de la véritable histoire des bandes dessinées. Après les dessinateurs Topffer (M. Jabot), Colomb (Fenouillard, Cosinus, etc.), Rabier (Gédéon-le-canard), il vous présente aujourd'hui l'illustre héroïne de Caumery et Pinchon, Bécassine, la petite servante bretonne qui fit les délices de toute une jeunesse.

Si la fièvre des « Comics » commençait à s'emparer des adultes américains, les jeunes Français, eux, saluaient avec émotion la naissance d'une Bretonne qui allait faire beaucoup parler d'elle : Bécassine. Pour la France, le temps des « ballons » n'était pas encore venu. On s'en tenait à l'ancienne formule des bandes soulignées de légendes. Fidèles à cette formule, de nombreux journaux pour la jeunesse virent le jour : en 1903, « La Jeunesse illustrée » ; en 1904, « Les Belles Images » et le « Petit Illustré » ; en 1907, « Diabolo journal » ; en 1910, « L'Ami de la Jeunesse » et « Ma Récréation » ; en 1912, « Le Bon Point Amusant » ; en 1915, « La Croix d'Honneur ».

PRESSE POUR ENFANTS SAGES

Prenons un de ces journaux d'avant la guerre : « Le Jeudi de la Jeunesse ». Le numéro daté du 28 mai 1910 porte la mention « 7^e année ». Son prix : 10 centimes. Il a 6 pages dont 4 en couleurs. Les deux pages centrales étant consacrées à un récit historique, épisode « en bandes » de l'épopée impériale, illustré avec pas mal de sérieux par R. Thomen (Thomen qui connaîtra la gloire le jour où le cinéma lui fournira son héros idéal : Charlot).

Dans cet hebdomadaire, rien que des histoires complètes : « Le petit éléphant de Fleurette Moustachut » (illustré par Nadal), « La Poupée noyée » (illustré par John Drawer), « Mme Belcail veut être aimable » (encore du Thomen !).

Dès 1914, de nouveaux illustrés furent lancés sur le marché, des illustrés qui n'avaient qu'un but : dispenser aux fils et aux petits-fils des « poilus » leur ration hebdomadaire d'héroïsme. Leurs titres : « Les trois couleurs », « La Jeune France ». Inutile de préciser qu'on s'y massacrât à chaque page. Dans ces publications, les Fleurette Moustachut et Madame Belcail cèdent le pas à « La ruée boche sur Paris », « Les Héros de Troyan et du

très malicieuse, née de la rencontre de deux messieurs graves et avisés : un grand éditeur — Maurice Languereau — un artiste peintre, amateur de chevaux et lauréat du salon : Jean-Pierre Pinchon.

C'est en « bouclant » à la hâte un numéro un peu trop maigre que Languereau et Pinchon inventèrent Bécassine. Une petite histoire complète fut improvisée dont l'héroïne était une Bretonne aux joues rebondies. Parce que des lectrices écrivirent au rédacteur en chef pour réclamer de nouvelles aventures de Bécassine, MM. Languereau et Pinchon reprirent plume et pinceau.

La Bécassine des années 1905, 1906, 1907, avait une bouche, elle était adulte, elle était déjà au service d'une dame très « comtesse de Ségur » — la Marquise de Grand Air.

Détail piquant : Bécassine était déjà une célébrité quand ses auteurs songèrent à lui constituer un état-civil. Fruit de cette louable résolution, un feuilleton « en bandes » : l'enfance de Bécassine. Pour signer le texte de cet ouvrage, le grave M. Languereau s'inventa un nouveau nom : Caumery.

Bécassine eut tôt fait de conquérir toutes les petites filles de France (et aussi les petits garçons). C'est à son oncle Corentin que la jeune Anaïs Laborné dut son surnom de Bécassine.

Après nous avoir conté son enfance (au village de Clocher-les-Bécasses), Caumery et Pinchon nous contèrent avec tous les détails souhaitables la carrière de leur héroïne.

Entrée au service de la Marquise de Grand Air, Bécassine était dévouée corps et âme à l'espiègle Loulotte — une petite fille aussi propre et « bien élevée » que les lectrices de « La Semaine de Suzette ». En 1914, Bécassine fut mobilisée. Elle arbora fièrement le calot bleu horizon.

BÉCASSINE N'EST PAS MORTE

Oui, Bécassine vécut la guerre — à sa manière. Et c'est là le grand mérite de Caumery et Pinchon. Tout en inventant des histoires follement divertissantes, ils tenaient à demeurer « réalistes ». Le texte de Caumery sonnait toujours juste, ses scénarii étaient toujours vraisemblables. Pinchon aussi savait voir juste. Il suffit de feuilleter les anciens albums de Bécassine pour y retrouver des images évocatrices de toute une époque. Les silhouettes des Bretons de « l'enfance » et de « Bécassine en apprentissage », les croquis de plage de « Bécassine aux bains de mer » nous restituent avec le maximum de vérité l'ambiance d'une époque.

Après avoir fait « cent métiers » en 1920, en automne, Bécassine partit pour l'Amérique en compagnie du jeune et sympathique Pierre Kiroul. En Amérique, Bécassine a maille à partir avec d'authentiques Indiens. Elle se fit des amis aussi, ce qui lui valut l'honneur d'être autorisée à planter des plumes sur sa coiffe et celui de se faire barbouiller le visage à la peinture de guerre.

Bécassine fit de l'alpinisme, elle visita le Pays Basque, elle fit du scoutisme, de l'avion... de l'automobile — en 1927, pour une native de Clocher-les-Bécasses, prendre le volant d'une voiture automobile, c'était avoir le goût du risque !

Cousine (pas tellement éloignée) du Candide et de l'Ingénu de Voltaire, Bécassine avait la spécialité des hardiesses inconscientes, des idées révolutionnaires (et malencontreuses !).

Le grand mérite de Caumery, c'est d'avoir su donner à sa Bécassine ce qu'il est convenu d'appeler un carac-

tere, une personnalité. La nourrice de Loulotte n'était pas seulement un pantin.

Comme les plus fameux héros de la littérature dessinée (les Fenouillard, Camember, le Capitaine Haddock, Terry de Minton Canif, Lil'Abner, Pirlouit, Astérix...), Bécassine incarnait un type humain. Ce qui explique que, comme Tintin, par exemple, elle put passionner plusieurs générations.

De 1905 à 1939, Caumery conçut 25 albums de Bécassine. A l'exception de ceux consacrés à la vie de Bécassine, pendant la grande guerre, ils furent tous illustrés par Pinchon. En 1914, mobilisé, il dut céder son crayon à un élève. Mais le reprit bien vite pour dessiner Bécas-



Le JEUDI DE LA JEUNESSE : récits édités pour enfants sages.

sine chez les Turcs (fruit de son stage à l'armée d'Orient). Caumery est mort le 10 août 1941.

Sur un texte dû à un journaliste du « Figaro », Pinchon produisit (en feuilleton dans « La Semaine de Suzette ») une dernière série : « Les petits ennuis de Bécassine ».

Pinchon est mort le 20 juin 1953. Il était né en 1871. Qu'allait devenir Bécassine ?

Des milliers et des milliers de lecteurs (jeunes et vieux) déplorèrent la disparition de celle qui fut durant de longues années la vedette du journalisme pour les petites demoiselles. Était-elle morte à tout jamais ? Était-elle partie rejoindre M. Jabot et Cosinus au Musée des Histoires en Images ?

Bécassine devint alors un de ces êtres sublimes dont les grands parlent aux petits avec émotion. Mais, un beau matin, les petits révélèrent aux grands l'existence d'une nouvelle Bécassine. Une Bécassine signée Trubert, nantie d'une large bouche et parlant avec les ballons. Sur le moment, les grands s'indignèrent : « Une Bécassine roulant scooter et s'exprimant à la manière de Spirou... C'était inadmissible ! »

Ce qui n'empêcha pas l'album signé Trubert de franchir allègrement le cap des 50 000 exemplaires. Bécassine avait trouvé un nouveau public.

Bécassine n'est pas morte. Un nouvel album est en chantier dont le scénario sera l'œuvre de deux humoristes très 1961 : Robert Beauvais (bien connu des auditeurs de toutes les chaînes de radio françaises) et Pierre Tchernia (bien connu, lui, des téléspectateurs).

Bécassine prend un nouveau départ. Nous lui souhaitons bonne chance.

La semaine prochaine :
Les « PIEDS NICKELÉS »,
héros de « L'Épatant »...



Dans le splendide bon de la Caumery, le héros s'aventure avec une « béquille » sous l'œil d'un grand oiseau. Les deux autres héros, à droite, sont les « poilus » de la guerre.



Le sous-officier ne se fait pas attendre : « Vous allez prendre quatre hommes et aller la direction de... vous reconnaître les positions ennemies. Mettez vos trilles bleues, revoyez vos chaussures. Il est important qu'on ne vous voie pas. Si vous manquez de linge pour vous laver les pieds, les autres s'en chargeront. Vous ferez dans deux heures. Invoquez me tout avant de partir. — Bien, mon colonel ! »

Paraît tous les J

Les TROIS COULEURS, lancé en 1914, était destiné à donner aux fils des poilus leur ration d'héroïsme hebdomadaire.

camp des Romains », « Les ravageurs de l'Oise », « Les Représailles »... Riches en couleurs, truffés de coups d'éclats, ces illustrés de propagande étaient, il faut le dire, d'une niaiserie déconcertante. La guerre y apparaît — avec le recul — comme une épopée somme toute assez plaisante au long de laquelle les poilus aussi chanceux qu'héroïques dévorent du « boche » avec énormément d'allégresse.

Voilà donc, ce que lisaient, chaque jeudi, les écoliers et écolières des deux premières décades du siècle de Gagarine et du Cinémascope !

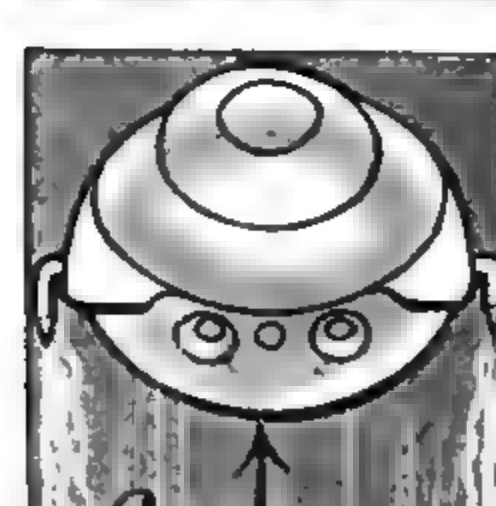
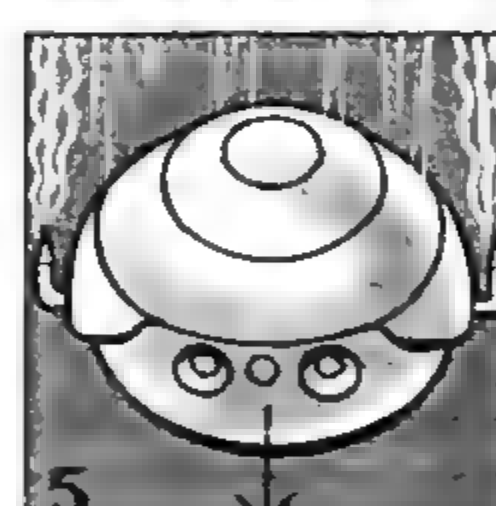
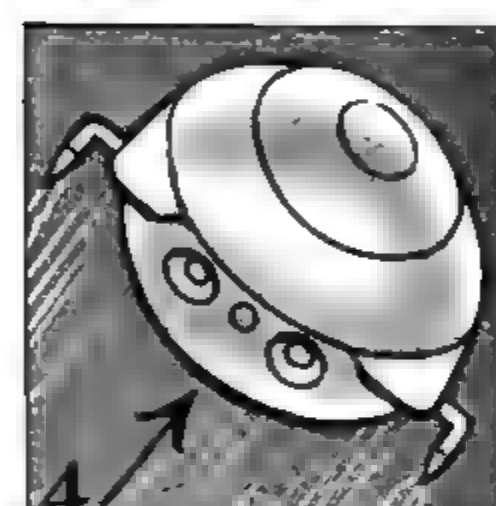
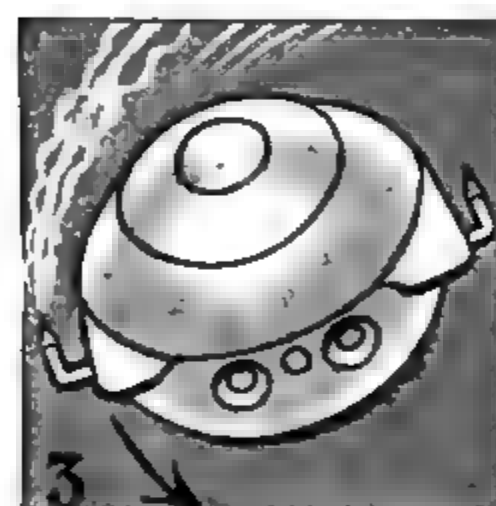
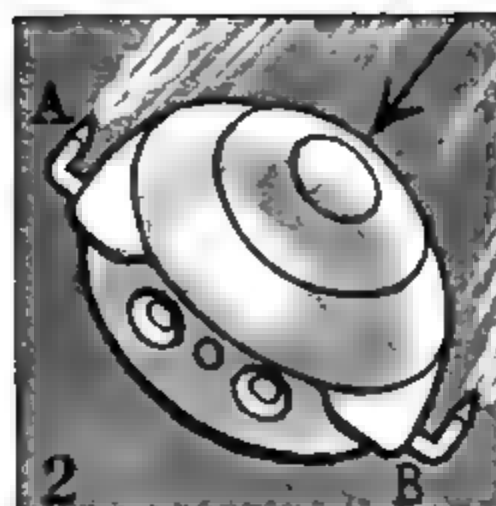
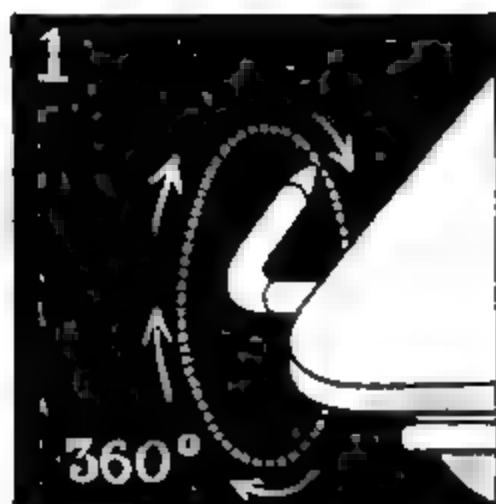
Heureuse exception, en 1905, « La Semaine de Suzette ». C'était un journal pour les petites demoiselles « bien élevées ». On pouvait y lire les romans sentimentaux, y apprendre à confectionner les pâtisseries, à broder, à se bien conduire dans la vie...

Très vite, « La Semaine de Suzette » allait avoir une vedette : Bécassine ! Bécassine, une petite servante pas



Bécassine, révélée au jeune public par « La Semaine de Suzette », vécut pendant des années des aventures extraordinaires.

Avec l'armada Cousteau à la découverte des fonds sous-marins



COMMENT EVOLUE LA SOUCOUE VOLANTE

(1) L'eau de mer, pompée, est envoyée dans les deux tuyères d'échappement A et B. Ces tuyères sont mobiles et peuvent effectuer une rotation complète sur elles-mêmes. Les diverses positions de ces tuyères permettent à la soucoupe plongeante de manœuvrer en tous sens. (2) Pour avancer. (3) Pour tourner (avec une tuyère fermée). (4) Pour reculer. (5) Pour descendre (tuyères verticales, pointées en haut). (6) Pour remonter (tuyères pointées en bas).

● Vous ne croyez plus aux contes de fées ? Sachez pourtant qu'il existe encore des formules magiques analogues au « Sésame, ouvre-toi ! » de la légende, des phrases-miracles qui ont le pouvoir d'ouvrir toutes grandes les portes de l'avenir. En voici un exemple.

Un jour d'hiver, il y a une douzaine d'années, le commandant Cousteau se trouvait dans sa maison de Sanary, près de Toulon, avec son ami Frédéric Dumas. Imaginez quelle pouvait être la conversation de ces deux hommes unis par leur passion commune de la mer et par le souvenir de plongées innombrables. Ensemble ils avaient découvert les merveilleuses possibilités du scaphandre autonome, que Cousteau avait mis au point en 1943 avec l'ingénieur Gagnon ; ensemble ils avaient exploré d'hallucinantes épaves, tourné les premiers films sous-marins, participé à de multiples expéditions, risqué leur vie pour ouvrir les routes mystérieuses de la mer...

● Et voici nos deux pionniers échafaudant de nouveaux projets, rêvant de nouvelles conquêtes sous-marines. Soudain, une petite phrase tombe dans la conversation :

— Si l'on équipait un navire océanographique ?

Une de ces phrases que l'on prononce sans y croire, de ces idées « en l'air », que l'on sait d'avance irréalisables.

« Quel navire ? Nous n'en avons pas. L'équiper avec quel argent ? Nous n'en avons pas non plus ! »

Mais le commandant Cousteau n'est pas homme à se laisser démonter par des objections de ce genre. Il suit son idée, l'idée suit son chemin et bientôt navire et argent sont trouvés. Comment ? Disons simplement que la phrase magique a fait son effet — mais parce qu'il y avait derrière elle beaucoup de foi, d'enthousiasme et de volonté.

Grâce à l'amitié d'André Aron, directeur des Chantiers navals d'Antibes, Cousteau a pu acquiescer et faire transformer un dragueur de mines américain abandonné depuis la fin de la guerre — un triste petit bateau voué à la ferraille, mais que personne, dix-huit mois plus tard, ne pourrait reconnaître : éclatant de blancheur, magnifiquement équipé pour ses rôles futurs, il est devenu, sous le doux nom de Calypso, le navire-laboratoire le plus moderne du monde.

A BORD DE LA CALYPSO

43 mètres de longueur, 360 tonnes pour une vitesse de 12 nœuds. Comme il s'agit d'un bateau destiné surtout à croiser en dehors des routes maritimes, les Chantiers navals d'Antibes l'ont doté de réservoirs à mazout lui conférant une autonomie de 5 000 milles, chiffre considérable pour son tonnage.

Un navire est un peu construit comme un être humain : c'est dans les parties supérieures que se trouvent son cerveau et ses yeux. Voici d'abord, en plein ciel, l'émetteur radar, dont les indications se traduisent sur un écran situé dans le poste de timonerie. Comme sur les bâtiments de gros tonnage, un « pilote automatique », système branché sur le gyroscope, corrige automatiquement une erreur de cap supérieure à un demi-degré.

La Calypso possède aussi des « oreilles magiques » sans cesse tendues vers le fond des mers : des sondeurs à ultra-sons, qui jouent en somme le rôle de radar des profondeurs, donnant à tout instant des indications sur le relief des fonds marins.

N'oublions pas que le navire a été conçu avant tout pour des plongeurs. Pour descendre dans

la mer, ces derniers ont le choix entre des échelles extérieures et un escalier intérieur : un puits de plongée, au centre du bateau, permet aux membres de l'équipage de s'immerger sans affronter l'air extérieur, souvent beaucoup plus froid que l'eau.

Mais on peut regarder sous la mer de l'intérieur même de la Calypso : une petite chambre percée de hublots a été aménagée dans une fausse étrave, à la pointe la plus profonde du navire. De cette cabine avancée, des appareils photo automatiques prennent chaque jour 3 000 instantanés des « paysages » traversés. Pour réaliser les prises de vues en profondeur, la Calypso dispose de caméras spéciales que l'on peut descendre à plus de 8 000 mètres, tandis que d'autres appareils, en particulier la bouteille Nansen, permettent de prélever des échantillons du milieu sous-marin.

Poursuivons rapidement notre visite du navire. La cheminée désaffectée abrite un poste radio émetteur et récepteur et un poste de télévision. Près d'elle sont armés des chalands légers munis de puissants moteurs de hors-bord, qui permettent de gagner rapidement la terre. Sur la plage arrière, voici le treuil qui sert à descendre les appareils océanographiques et, tout au bout, un solide palan pour la cage antirequin.

A l'intérieur du navire, nous trouvons un atelier de mécanique et de soudure, un poste compresseur pour le remplissage des bouteilles d'air, et trois pe-

tits laboratoires pour le développement photographique, les analyses chimiques et le classement des échantillons glanés sous la mer.

Ainsi équipée, la Calypso a déjà fait de fructueuses croisières, auxquelles ont participé de nombreux savants. Et sa mission est loin d'être terminée. D'année en année, elle s'enrichit de perfectionnements nouveaux, qui lui permettent d'élargir sans cesse le champ de ses recherches et de ses découvertes. C'est un merveilleux instrument au service de cette science toute récente qui a pour but de déchiffrer les secrets de la mer.

L'AMPHITRITE

Bien entendu, le commandant Cousteau ne s'est pas arrêté en aussi bon chemin. Nommé directeur de l'Institut océanographique de Monaco, il poursuit inlassablement son œuvre, toute dédiée à la connaissance de la faune et de la flore sous-marines.

Il a équipé d'autres bateaux, plus légers, pour seconder la Calypso qui garde l'apanage des longues croisières. Ce fut d'abord L'Espadon, un ex-chalutier de Sète, puis le Winaretta-Singer, offert par Mme Singer ; enfin, tout récemment, L'Amphitrite.

Ce dernier mérite que nous l'examinions de près, car il s'agit encore d'un bateau révolutionnaire : c'est en somme le plus grand canot pneumatique « Zodiac » du monde. Long de 20 mètres, large de 9, il ne pèse à vide que 7 tonnes, y compris le poids de ses 9 moteurs hors-bord Mercury de 100 HP. Mais, en charge, avec un équipage de 6 à 7 hommes, il atteint le poids de 25 tonnes.

Autre particularité : L'Amphitrite se démonte et se dégonfle... Car elle est entièrement constituée de tubes en duralumin et de grands boudins de caoutchouc, qui, une fois « à plat », se roulent comme des chambres à air. Ses superstructures, de 3 mètres de hauteur environ, sont recouvertes d'une sorte d'enveloppe translucide. Il suffit de deux jours pour mettre en caisses ce curieux petit navire, qui peut être transporté par avion.

Le rôle de L'Amphitrite ? Elle est au service d'un engin beaucoup plus étrange encore : la « soucoupe plongeante », qui est

le plus récent moyen de transport réalisé sous l'égide du commandant Cousteau pour visiter les profondeurs marines.

Précisons : les moyennes profondeurs. D'un côté, en effet, le scaphandre autonome ne permet pas de dépasser 60-80 mètres. De l'autre, le bathyscaphe FNRS 3 du professeur Piccard s'est posé sur le fond à plus de 4 000 mètres. Entre ces deux extrêmes, la « soucoupe plongeante » évolue aux alentours de 400 mètres, c'est-à-dire à la hauteur de ce que l'on appelle « le plateau continental » — zone intermédiaire qui est en somme le socle des continents et que Cousteau rêvait d'explorer.

Cet appareil, qui peut emporter deux hommes à son bord, est autonome ; il n'est relié à la surface par aucun câble et se déplace par ses propres moyens — à la vitesse de 4-5 milles/heure — selon le principe de la réaction, utilisant l'eau de la même façon qu'un réacteur d'avion utilise l'air qui l'entoure.

L'Amphitrite, légère, maniable, a donc pour mission de transporter cette « soucoupe » à pied d'œuvre et, grâce à un appareillage spécial, de procéder à son immersion et à sa récupération. Gageons qu'une formule aussi originale de « bateau pliant » trouvera par la suite bien d'autres applications dans le domaine de la navigation maritime.

Calypso, Amphitrite... Aujourd'hui les nymphes et les déesses de la mer ont l'esprit pratique : elles se sont mises au service de la science, mais les réalités qu'elles évoquent à nos yeux sont mille fois plus belles que des légendes. Car il ne faut pas s'y tromper : l'exploration sous-marine est une des plus grandes aventures de tous les temps — une aventure aussi prodigieuse que les voyages interplanétaires.

Pendant des millénaires, l'homme s'est contenté d'effleurer la mer, la considérant comme un domaine interdit et redoutable. Depuis quelques années seulement il a trouvé le moyen de franchir ses frontières et commencé à surprendre ses secrets. Commencé seulement, car au dire même du commandant Cousteau, le « Monde du Silence » nous réserve encore de passionnantes découvertes.

J.-F. ORSAT.

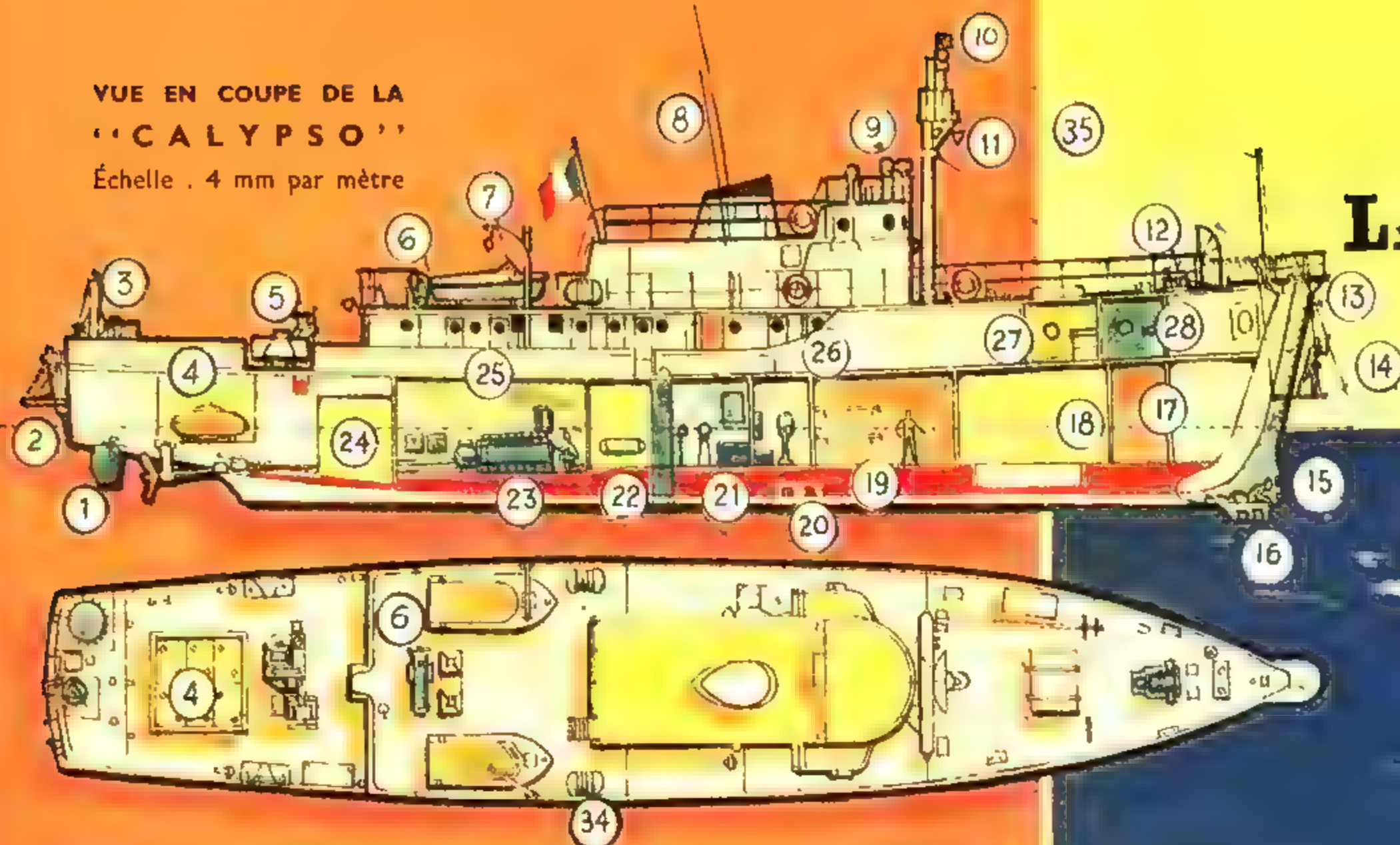


Missions océanographiques effectuées par la Calypso de 1951 à 1959.

VOIR NOTRE PILOTORAMA PAGES SUIVANTES

VUE EN COUPE DE LA "CALYPSO"

Échelle : 4 mm par mètre



LA "CALYPSO" (53)

- | | |
|--|---|
| 1. Gouvernail. | 19. Poste d'équipage. |
| 2. Plateforme rabattable de plongée. | 20. Émetteur des sondeurs ultra-sons. |
| 3. Grue YUMBO. | 21. Atelier. |
| 4. Caisson arrière contenant la soucoupe plongeante. | 22. Compresseur 200 kg. |
| 5. Ensemble treuil et câbles. | 23. Deux groupes moteur de 500 CV. |
| 6. Caisson de décompression. | 24. Cuve à mazout. |
| 7. Embarcation métal 4 m. | 25. Groupe de cabine à 2 personnes. |
| 8. Antennes fouet. | 26. Appartement du commandant COUSTEAU. |
| 9. Chambre de navigation. | 27. Laboratoire. |
| 10. Radar. | 28. Douches-blanchisserie. |
| 11. Haut-pont d'observation. | 29. Cage antirequins. |
| 12. Treuil d'ancres. | 30. Hublots sous-marins. |
| 13. Puits de chambre d'observation sous-marine. | 31. Ancre à jas de secours. |
| 14. Plateforme de harponnage. | 32. Citerne largable d'essence. |
| 15. Chambre d'observation sous-marine. | 33. Youyou de 2,50 m à clim. |
| 16. Émetteur de sons ultra-sons et émetteur FISHSCOPE. | 34. Radeaux « Zodiac » en coque. |
| 17. Combuse. | 35. Antenne à fil. |
| 18. Cais avant. | 36. Câble de 9 000 mètres. |
| | 37. Treuil de 3 000 kg. |
| | 38. Guindeau arrière. |

ÉCHELLE
7 mm par mètre

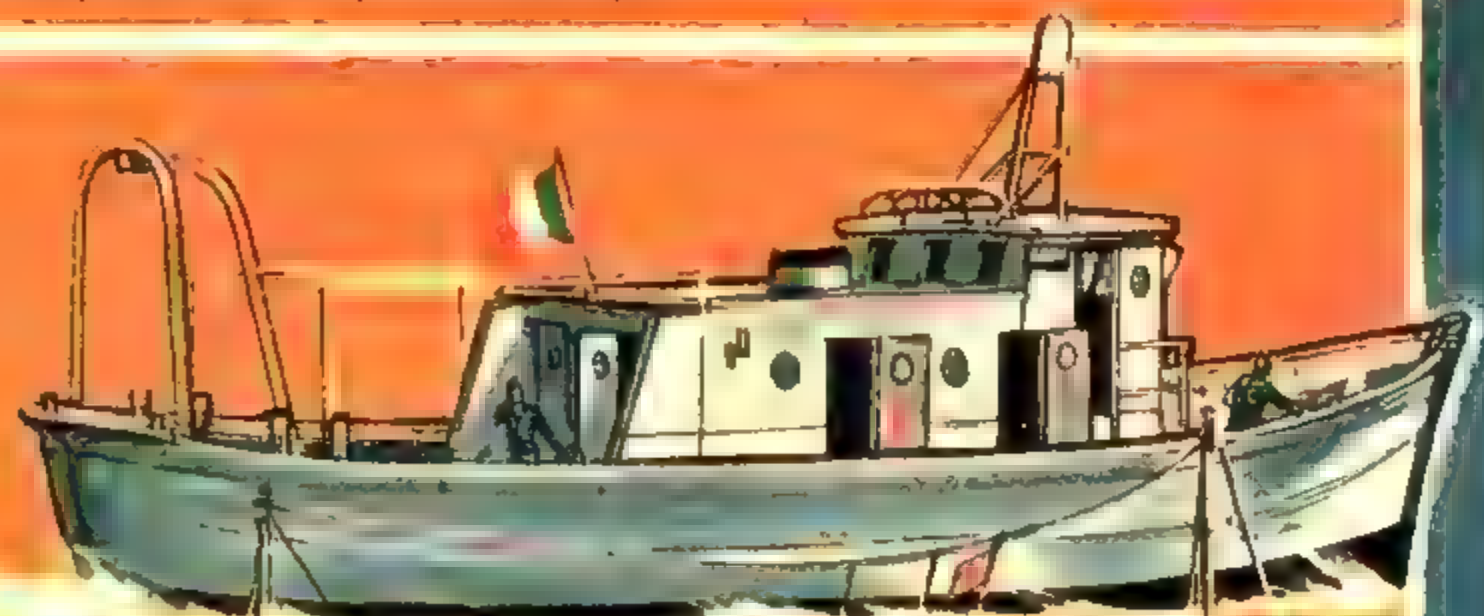


"L'AMPHITRITE"

(1) « L'AMPHITRITE », le plus grand canot pneumatique « Zodiac » du monde : longueur 20 m, largeur 9 m, poids à vide 7 tonnes, poids équipé 25 tonnes, entièrement démontable et transportable par avion, 9 moteurs « Mercury » de 100 CV chaque.

"L'ESPADON"

(2) « L'ESPADON », le fidèle « second » de la « CALYPSO », remarquablement étudié et outillé pour toutes missions océanographiques.

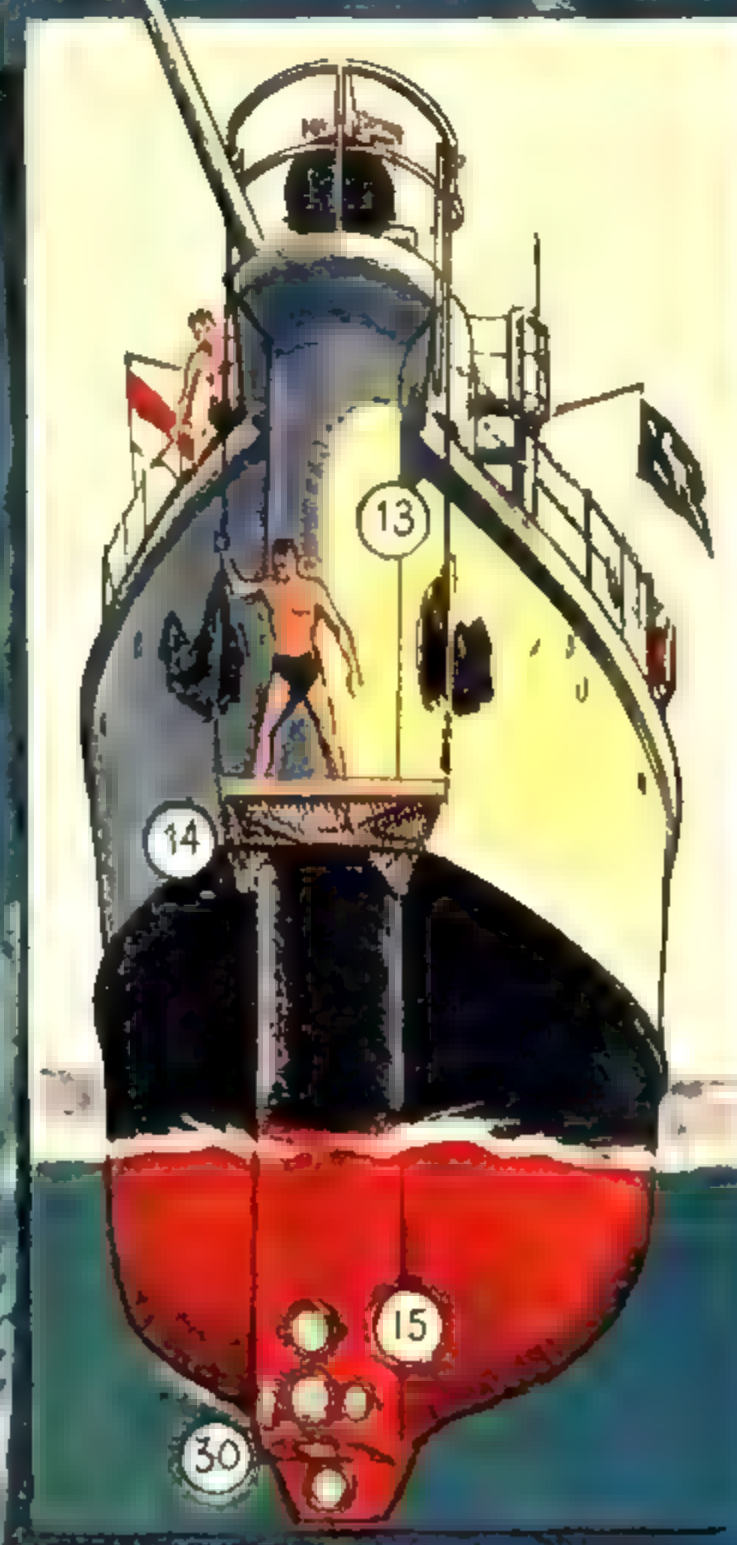


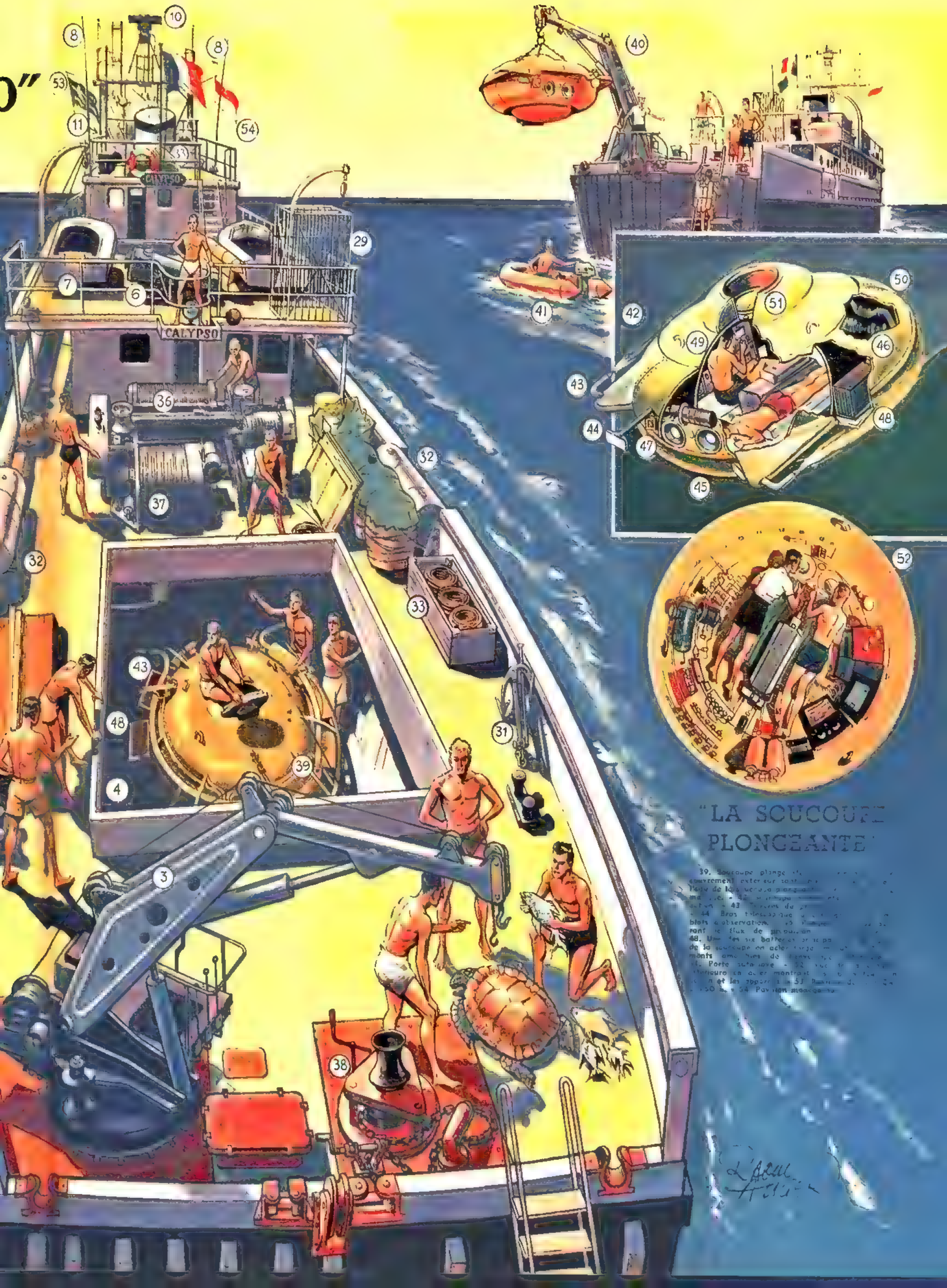
"LA WINARETTA-SINGER"

(3) « LA WINARETTA-SINGER » offerte par Mme Singer à l'Institut océanographique de Monaco. Mêmes utilisations que l'« Espadon ».



Pilote





"LA SCUCOUPE PLONGEANTE"

39. Scoupe plongeante, avec son équipement externe sur l'échelle. L'axe de la scoupe plongeante est muni d'un système de levage à l'aide d'un bras télescopique. 40. Bras télescopique à l'aide duquel on peut observer les fonds marins pendant le flux de marée. 41. Une des six batteries qui composent la scoupe en acier inoxydable. 42. Les moteurs à l'aide desquels on peut faire fonctionner la scoupe. 43. Porte d'entrée de la scoupe. 44. Porte d'entrée de la scoupe. 45. Porte d'entrée de la scoupe. 46. Porte d'entrée de la scoupe. 47. Porte d'entrée de la scoupe. 48. Porte d'entrée de la scoupe. 49. Porte d'entrée de la scoupe. 50. Porte d'entrée de la scoupe. 51. Porte d'entrée de la scoupe. 52. Porte d'entrée de la scoupe. 53. Porte d'entrée de la scoupe. 54. Porte d'entrée de la scoupe.

L'Académie
H. 1954

LE HASARD...



SAMUEL (Charles Aznavour). Il est étudiant en médecine. Il est Israélite. Il a donc une raison impérieuse de se battre. Tout d'abord hostile au prisonnier, il finira par estimer cet Allemand qui n'est pas comme les autres.

FRANÇOIS (Maurice Biraud). Un fils de bourgeois jusqu'alors élevé dans du coton. Il a quitté sa mère pour regagner Londres. Il saura se plier à la discipline. Blessé, il s'en verra d'être une charge à ses compagnons.



THEO (Lino Ventura). Il est sous-officier de fusiliers marins. C'est un ancien boxeur. Il pense souvent à son bistrot du faubourg Montmartre. Malgré sa grande gueule et son aspect rude, c'est le type qui fera tout pour aider ses copains.

PAOLO (Germain Cobos). Un Espagnol républicain qui a voulu s'engager pour payer sa dette envers la France. Obstiné dans ses convictions politiques, haïssant tous les régimes de dictature, il finira par estimer cet Allemand.



LUDWIG VON STEGEL (Hardy Krüger). Issu d'une vieille famille aristocratique allemande. Depuis déjà quatre ans, il se bat. Prisonnier, il découvre que ces « Français » ne sont pas comme l'a prétendu la propagande nazie.

... LES A RÉUNIS

Cinq hommes en plein désert

TAXI POUR TOBROUK



Une sourde explosion retentit dans la nuit. D'autres, bientôt, succèdent en chaîne. Plusieurs dépôts d'essence et des hangars à munitions viennent de sauter. Planqués contre leur voiture, les hommes qui ont tenté ce raid incroyable demeurent immobiles et silencieux.



Leur lieutenant, qui, au cours de cette nuit du 25 au 26 octobre 1942, les a conduits jusqu'aux abords de Tobrouk, vient d'être tué. Ils sont désormais seuls, avec une voiture et sans la moindre carte pour regagner la base du commando français du Long Range Desert Group.



Tandis qu'ils se désaltèrent goulument, une ombre se glisse derrière l'auto de reconnaissance. C'est le chef du groupe, un jeune capitaine de trente ans de l'Afrika Korps, qui essaie d'échapper aux quatre hommes. Mais, découvert, il doit à regret se constituer prisonnier.



Il se trouve désormais à la merci de ses ennemis qui tous le regardent sans la moindre sympathie. Théo lui jette une pelle et d'un geste l'invite à creuser des tombes pour enterrer ses compagnons. L'officier allemand s'exécute sans faire la moindre protestation.



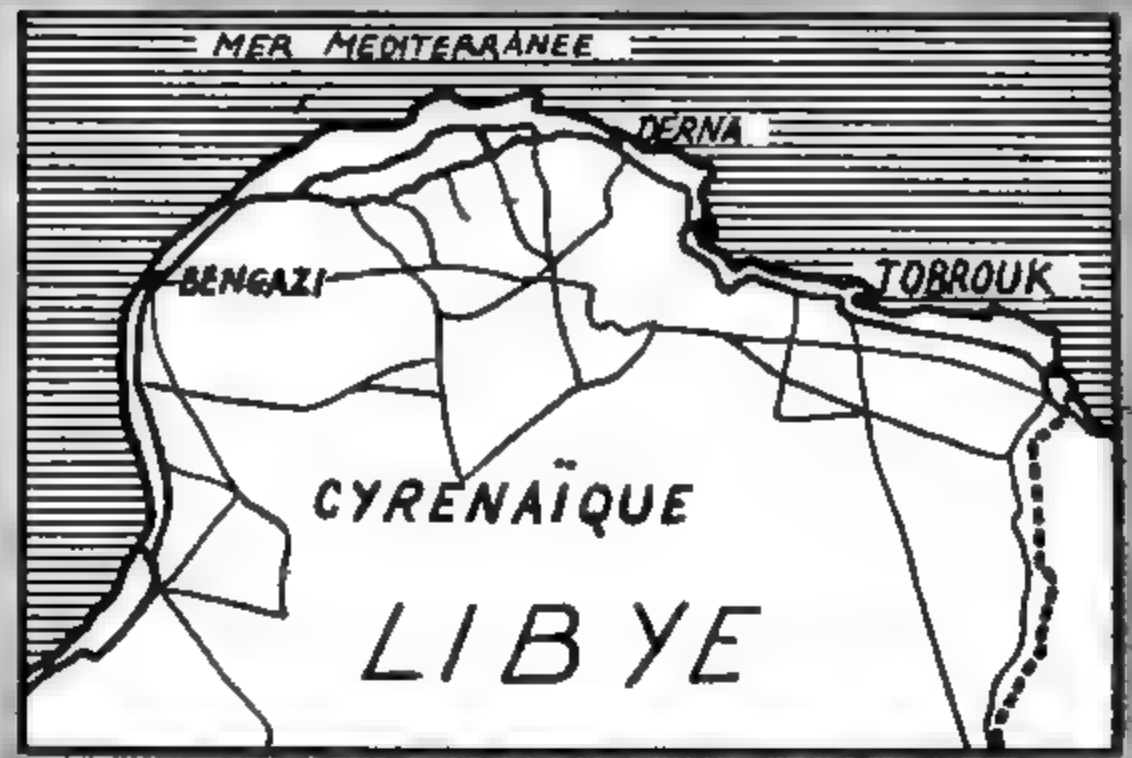
De nombreuses aventures arrivent aux vagabonds du Désert. L'hostilité est moins grande entre Ludwig et les Français à qui sa connaissance des pistes est utile. Tout va bien jusqu'au moment où l'Allemand, à la suite d'une maladresse de ses compagnons reprend l'avantage.



Désormais, ce sont les Français qui sont ses prisonniers. L'automitralleuse doit changer de route et foncer vers les lignes allemandes, en direction de Tobrouk. Théo et ses compagnons sont furieux et maudissent ce mauvais coup du sort qui a anéanti leurs chances de salut.

OCTOBRE 1942. En Libye, les troupes alliées, qui n'ont cessé d'essuyer des revers, sont en fâcheuse posture. Le fameux Afrika Korps, appuyé par d'importants détachements italiens, a, partout, la situation bien en main. Tobrouk, port important et point stratégique de première valeur, est tombé aux forces de l'Axe dont les blindés, désormais, menacent sérieusement Alexandrie. Rommel, qui est nommé maréchal, est un adversaire redoutable. La retraite britannique, qui n'a fait que s'accroître au cours de ces derniers mois a réussi enfin à être stoppée à El Alamein, où les troupes des Forces Françaises Libres, commandées par le général Kœnig, au prix d'immenses sacrifices, se sont couvertes de gloire. L'espoir renaît. L'armée du Moyen-Orient a brave mais battue a se voit confiée à de nouveaux chefs. L'un d'eux, le général Gott, qui doit prendre le commandement de la VIII^e armée, voit son avion abattu. Alors qu'il se porte au secours des blessés de son appareil il est tué. C'est le général Montgomery qui le remplace. Alors, les événements évoluent dans un sens nouveau. C'est d'abord une bataille défensive, puis un harcèlement continu contre les troupes de l'Axe, qui doivent quitter la Libye, la Cyrénaïque et la Tripolitaine.

Les Forces Françaises Libres ont magnifiquement participé à ces rudes combats. René Havard, le scénariste de *Un Taxi pour Tobrouk*, a pris comme personnages de son émouvante histoire cinq hommes, quatre soldats français et un officier allemand, lesquels, bien qu'adversaires, ont fini par s'estimer et reconnaître que cette guerre qu'ils faisaient était cruelle et inutile puisqu'entre peuples voisins on pouvait s'entendre et être amis.



Commandés par Théo, ils réussissent à échapper aux Allemands lancés à leur poursuite. Malheureusement, repérés par un avion de reconnaissance, ils ont leur voiture détruite. Ils poursuivent leur chemin à pied, jusqu'au moment où ils tombent sur un groupe ennemi.



Ils sont là, à quelques mètres d'eux, près d'une voiture de reconnaissance. La décision des quatre hommes est vite prise. Ils vont s'approcher encore plus près, et chacun prendra un bonhomme comme cible. Lentement, en file indienne, ils progressent dans les dunes.



Les Allemands sont promptement mis hors de combat. Satisfaits, les quatre Français se précipitent vers l'automitrailleuse qui va leur permettre de regagner plus aisément leur base. Et puis, ils ont désormais de l'eau pour combattre cette soif qui dessèche leur gorge.



Les rapports entre les Français et le capitaine allemand sont plutôt tendus. Chacun se tient sur ses gardes. Paolo tente, en vain, d'entrer, par la radio de la voiture, en liaison avec leur base. Mais là-bas, on a d'autres chiens à fouetter. La bataille d'El Alamein est déclenchée.



Ce que redoutait Théo est arrivé. Un avion allié les ayant repérés a tiré sur eux plusieurs rafales. Ils se sont tous jetés à plat ventre dans le sable mais François a été blessé à la jambe. Il faut le soigner. Samuel, le toubib, examine sa blessure. Hélas, il ne peut faire grand-chose.



Car les médicaments lui manquent. Alors, Ludwig, qui se tient à l'écart, s'approche de la voiture et fouille dans un casier. Théo, qui croit qu'il prépare un mauvais coup, l'assomme, mais s'aperçoit vite de son erreur. L'Allemand a voulu prendre la pharmacie de secours.



Mais l'Allemand est seul contre quatre. La nuit, il ne peut dormir et doit veiller ses prisonniers. Anéanti par le sommeil, il retombe en leur pouvoir et c'est une fois encore la course dans les dunes jusqu'au moment où la voiture tombe sur un convoi, l'Afrika Korps.



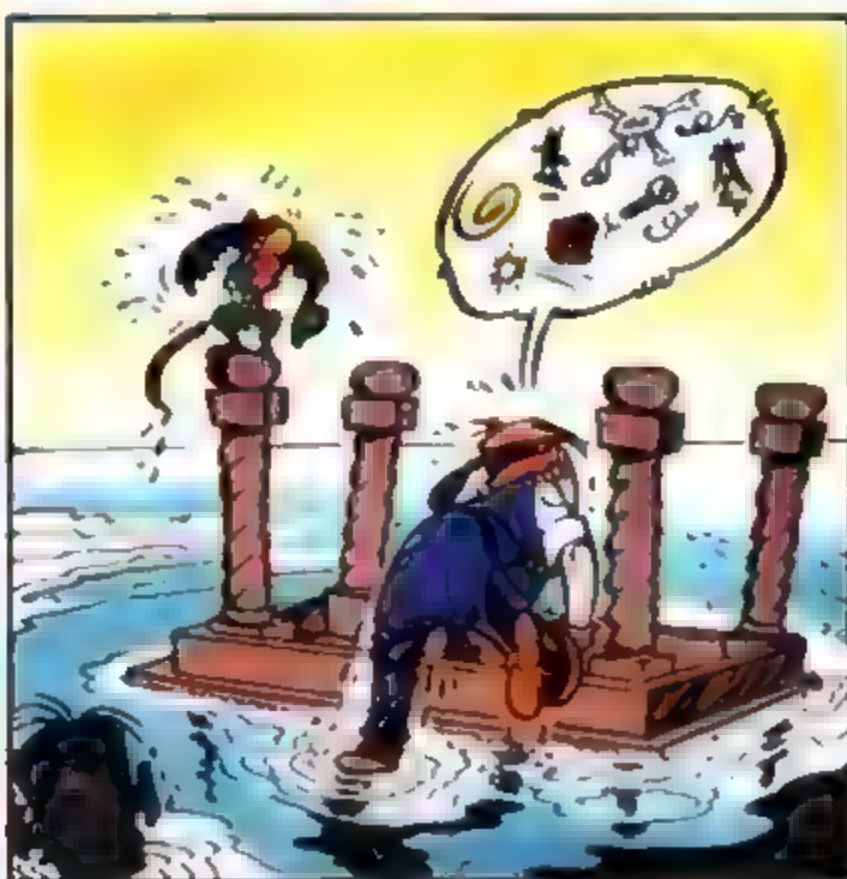
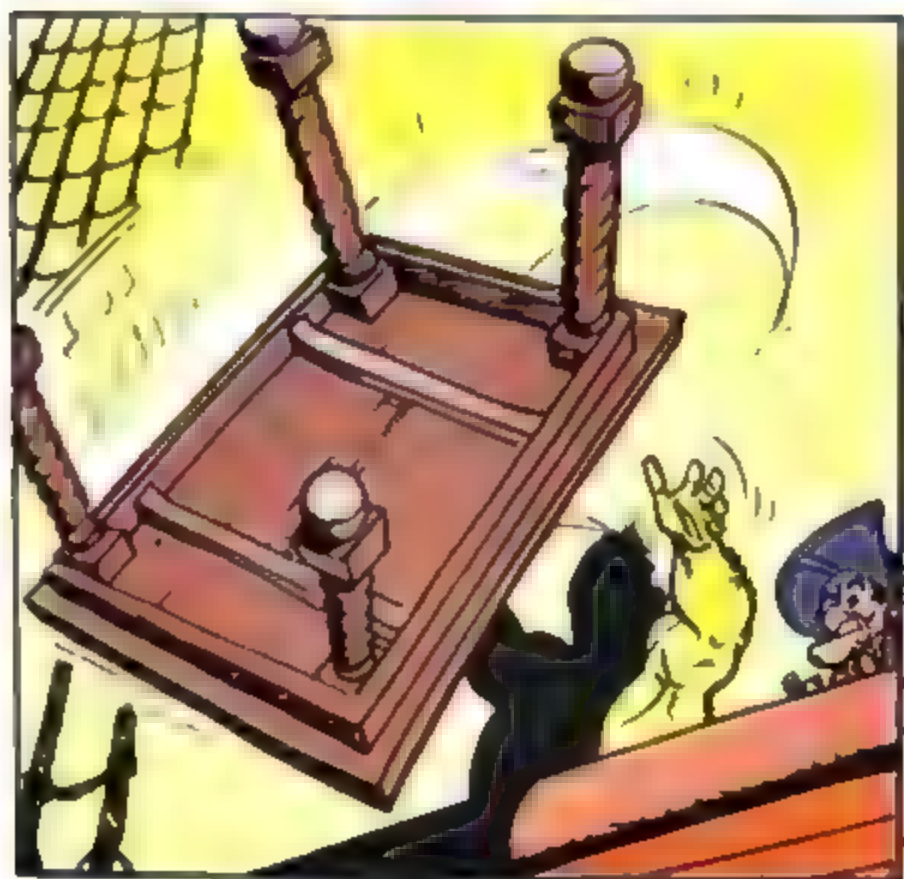
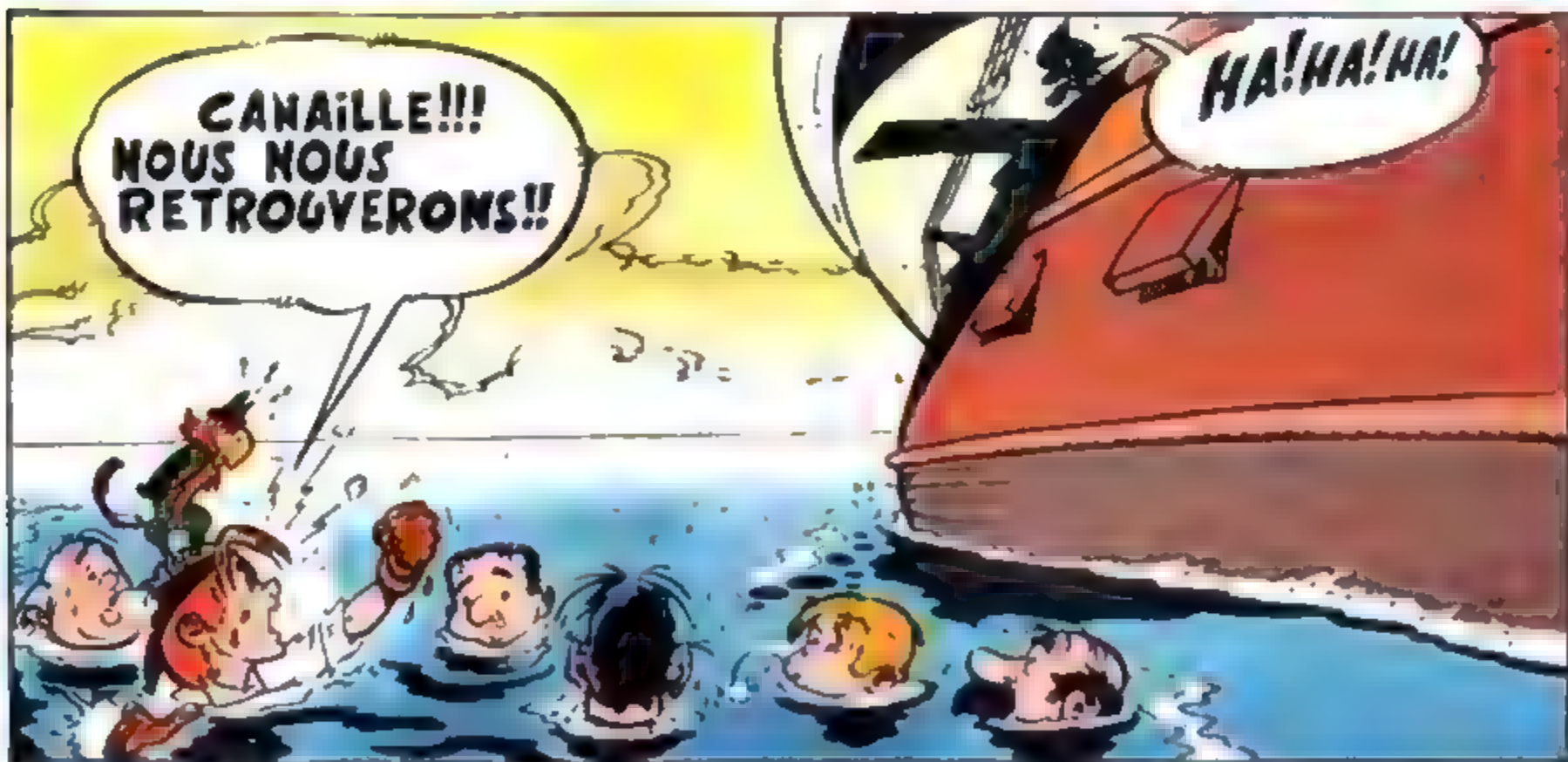
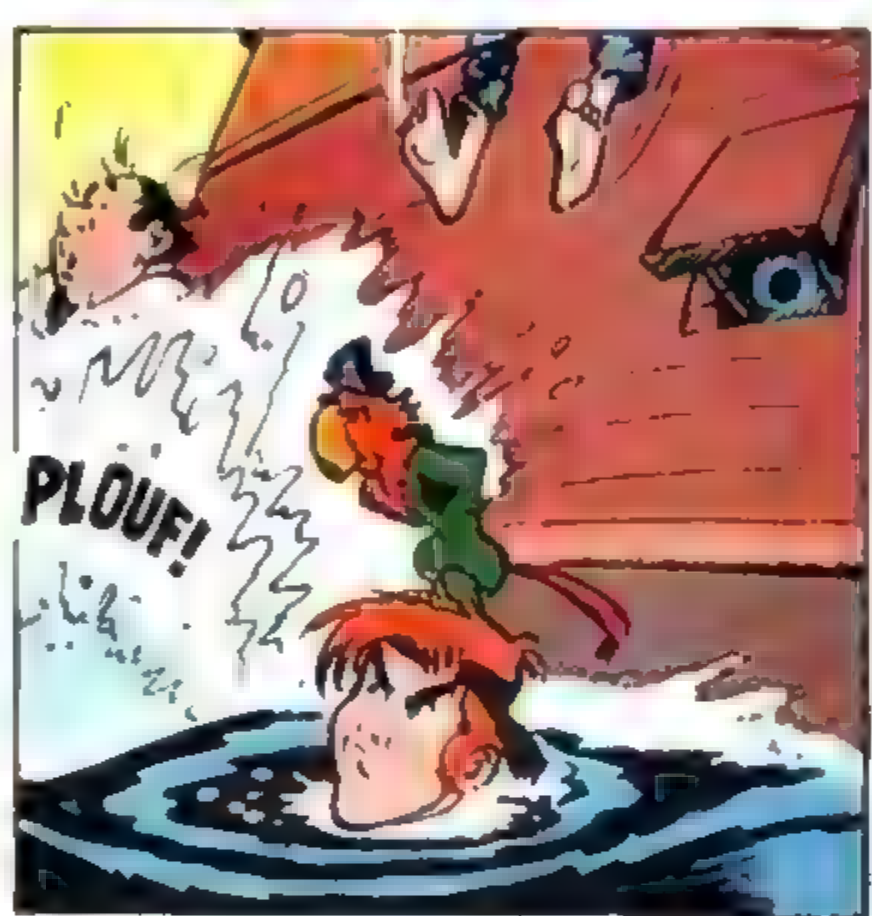
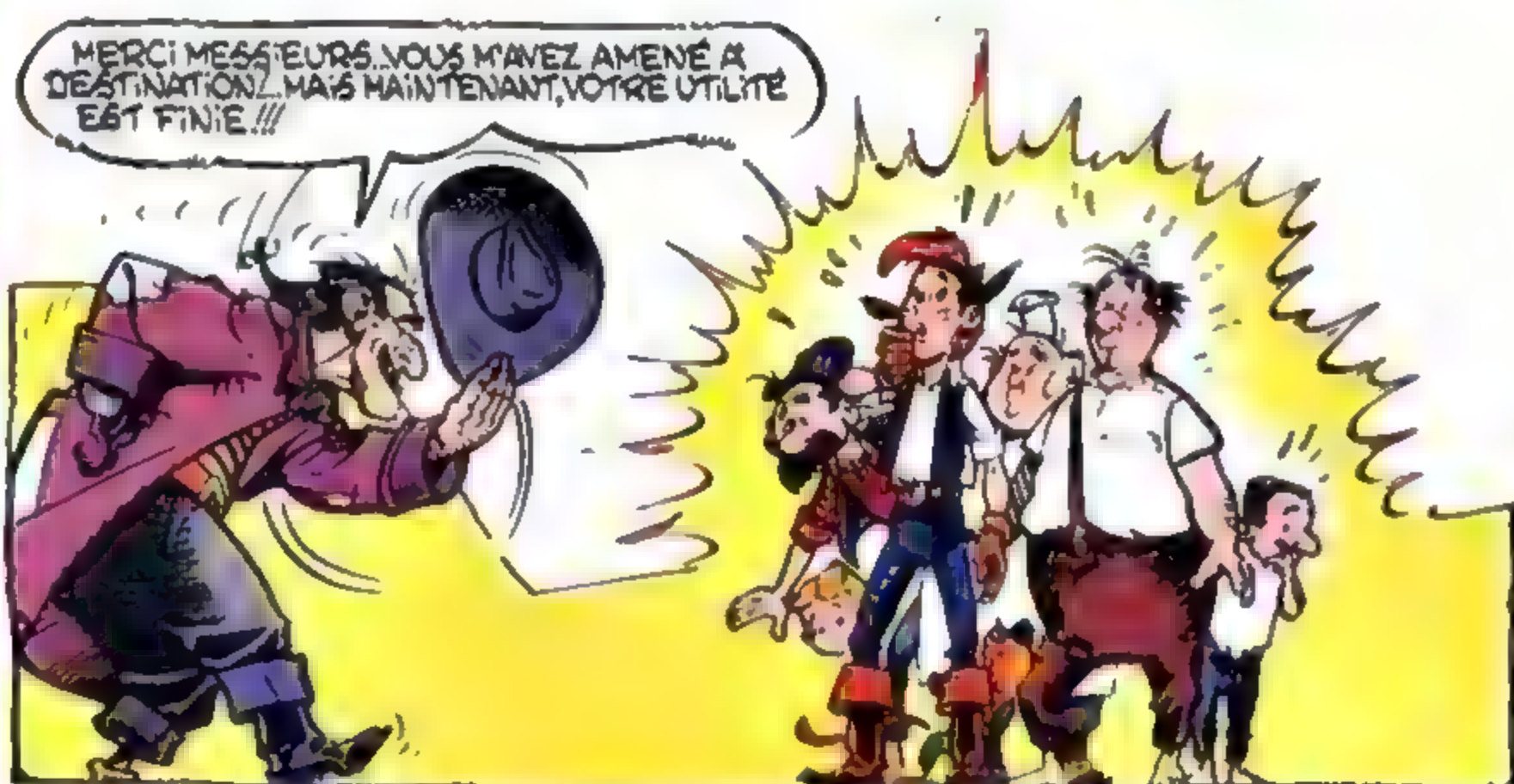
Le capitaine, mis K.O., est étendu au fond de la voiture et les quatre hommes se coiffent de casquettes allemandes. Mêlés aux autres voitures, ils traversent d'abord un groupe de prisonniers, puis font halte dans un cantonnement où ils réussissent à se ravitailler en carburant.



Les lignes françaises sont toutes proches. François est terrassé par la fièvre. Dernière halte. Ludwig n'est plus un ennemi mais un compagnon d'infortune. C'est alors que surgit un char allié qui, voyant le capitaine, tire sur l'auto mettant une fin tragique à cette aventure.



Jehan

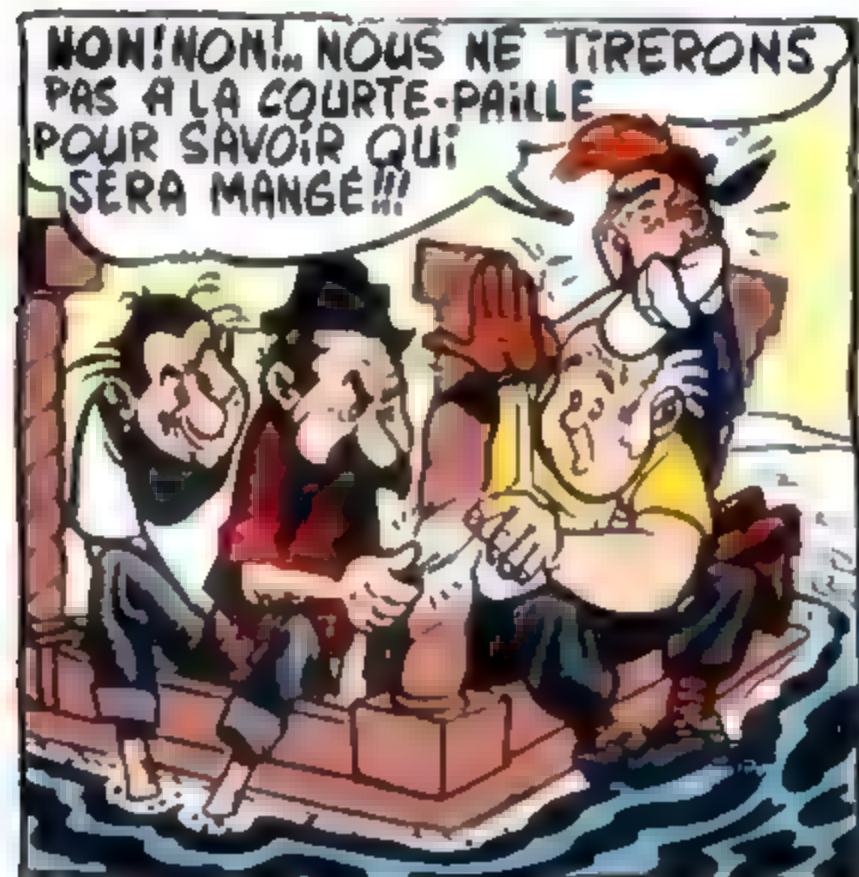
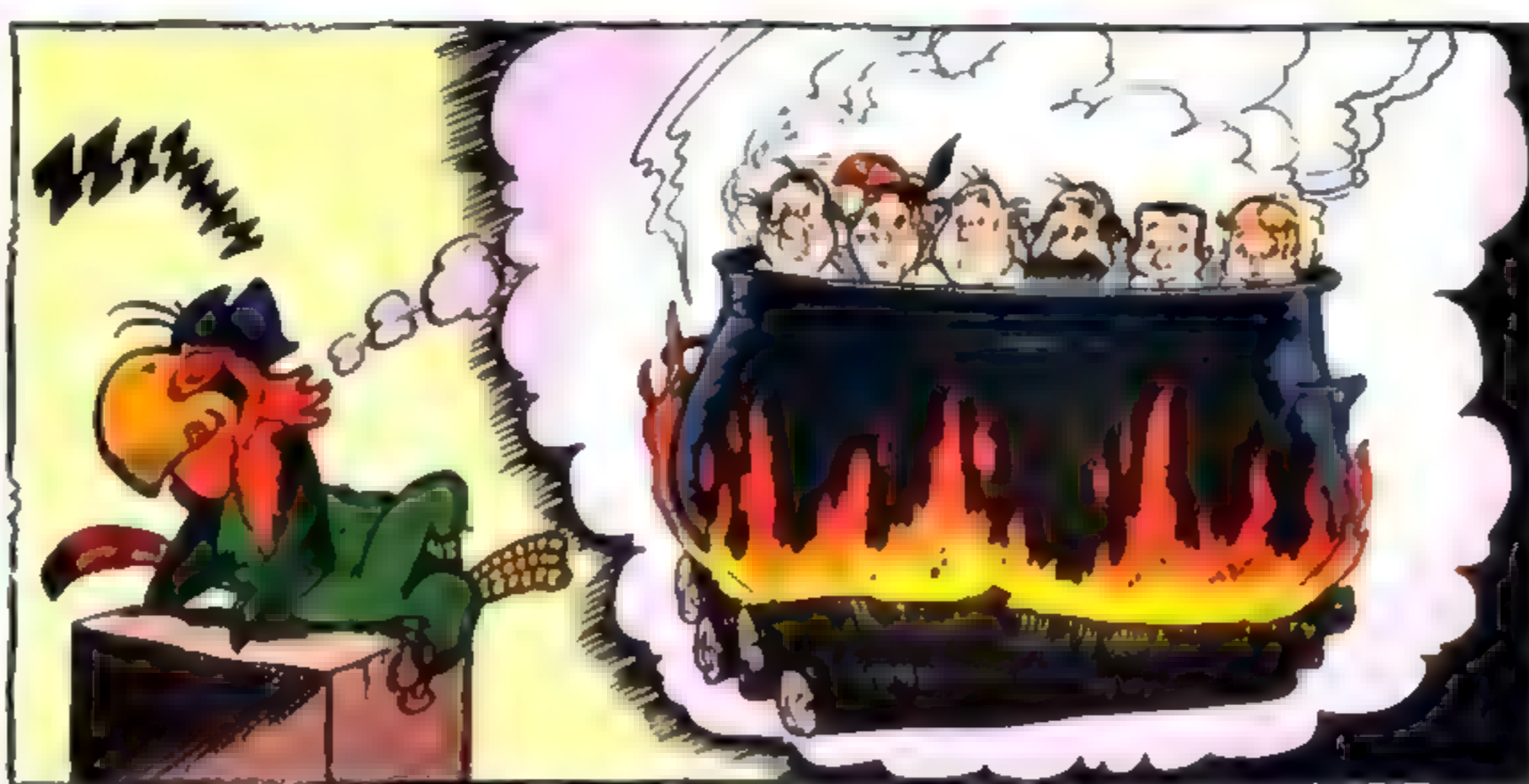
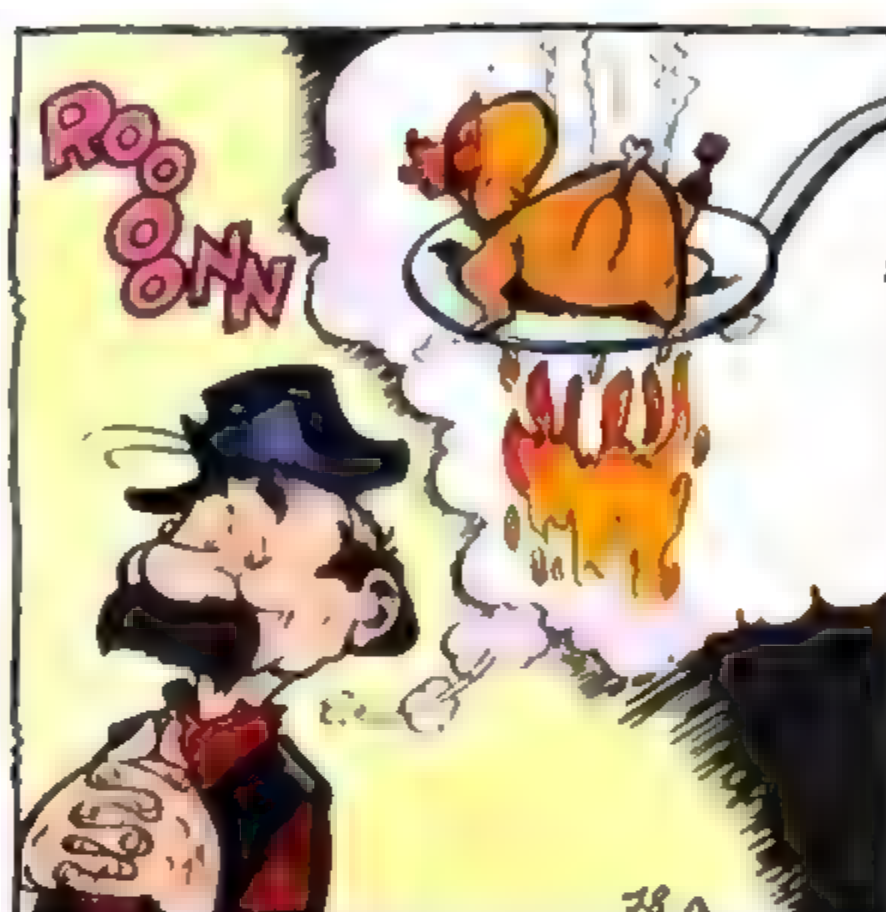
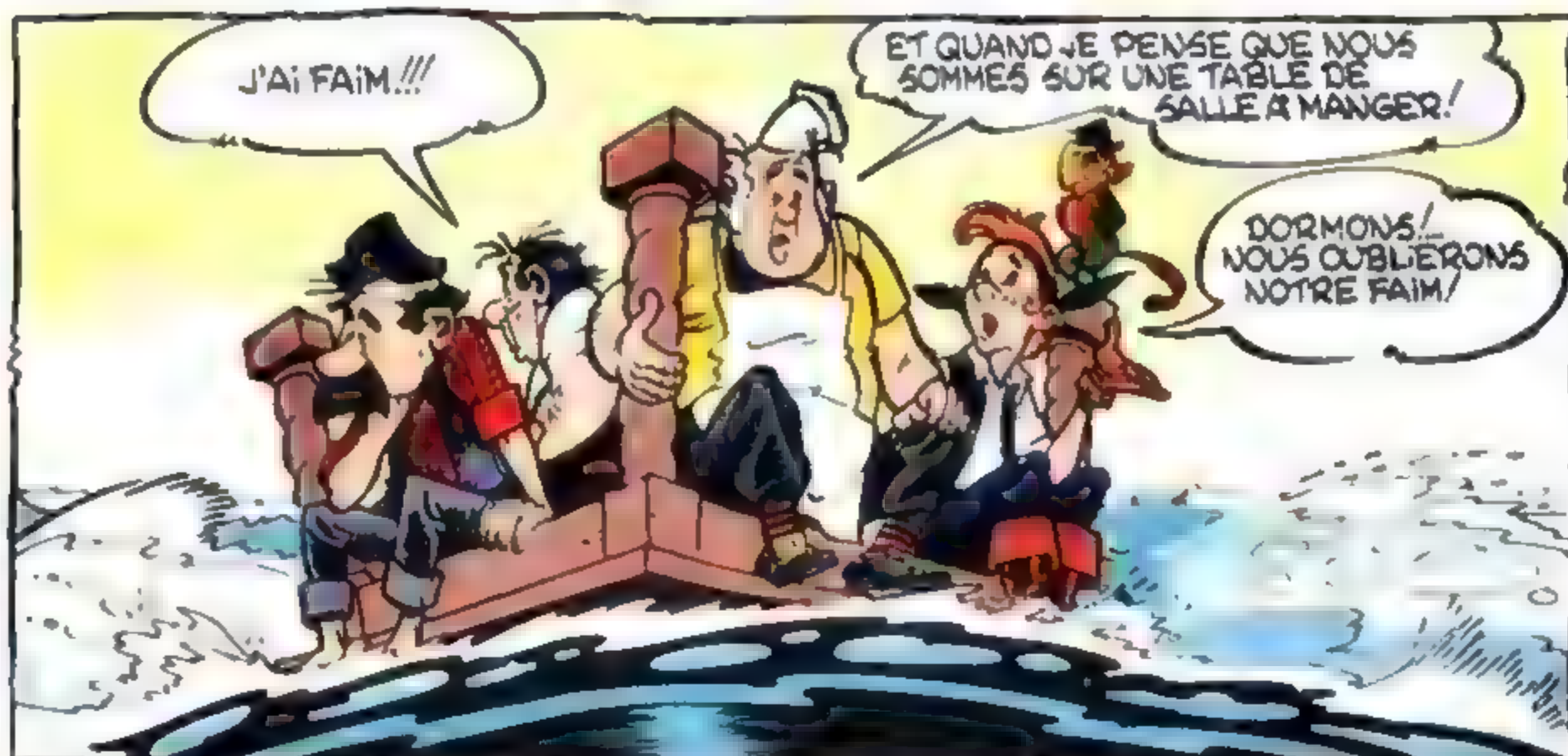


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Le corsaire Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné au cœur de l'Océan. Près du but du voyage, le corsaire et ses gardes tentent de se débarrasser de Soupolet et de son équipage !



L'ACTUALITÉ DINKY TOYS

Ce mois-ci, les deux nouveautés DINKY TOYS sont de taille, tellement même que l'une d'elles fait partie de la série DINKY SUPERTOYS, qui désigne toutes les grosses pièces : les ensembles « tracteur-remorque » (comme c'est le cas ce mois-ci), les véhicules spéciaux (bulldozer, benne lourde, profileur, etc.) et les avions (Caravelle et Super G. Constellation), éléments de grandes dimensions et d'encombrement important.



L'actualité DINKY SUPERTOYS consiste en un TRACTEUR BERLIET avec REMORQUE surbaissée PORTE TRANSFO, d'une longueur totale de 315 mm. La cabine possède des glaces; la remorque surbaissée, équipée de deux « rampes » d'accès, peut transporter tout matériel roulant ou statique. Elle est chargée d'un transfo démontable, reproduction exacte d'un modèle ALSTHOM. Quelques petites pièces (isolateurs, conduits de circulation) sont à monter.



Quant à l'actualité DINKY TOYS, elle se présente sous la forme du CAMION GAK BERLIET à benne basculante. La cabine « relax » est entièrement aménagée (glaces, sièges et volant), la benne s'élève en coulissant dans deux vérins et comporte un hayon mobile. Comme son frère jumeau (GAK BACHE), ce camion possède une suspension nouvelle et très ingénieuse sur les deux essieux.

Vous trouverez ces deux modèles chez tous les détaillants DINKY TOYS.



la grande marque

a créé
pour
la couleur

WEBER-FEX
24 x 36



conçu d'après les
techniques les plus
avancées,
sa présentation
moderne,
sa haute précision,
sa grande rapidité
d'emploi, font du
WEBER-FEX
le favori de la
couleur.

En vente chez les
Spécialistes FEX: **159,70** NF

OBJECTIF IKAR F: 2,8 DE 50 mm BLEUTÉ.
GRAND VISEUR A CHAMP CALCULÉ,
ARMEMENT, BLOCAGE AUTOMATIQUE.
OBTURATEUR POSE ET 5 VITESSES 1/25°
AU 1/300°.

Demandez notice gratuite
W 87

INDO 43, Rue des Culottes
LYON 7°

PERFORATIONS
indéchirables
avec les
OEILLETS NOP
en
toile gommée
transparente
chez votre papeter
Fabrication *Corrector*

Heller lance le premier
modèle de la collection 1961
LE PÉTROLIER 
LAVERA

en vente partout
15,00 NF
72 pièces - échelle 1/500
les plus belles maquettes
françaises **Heller**

GRATUITEMENT
POUR TOI

un cadeau

CALOR



CETTE MAGNIFIQUE CAMIONNETTE MINIATURE
Pour la recevoir :

A l'occasion de la Fête des Pères le 18 Juin,
offre à ton Papa, un cadeau qui mettra son visage
en joie, le sensationnel rasoir **CALOR** à 48,50 NF
Demande lui le bon de garantie de son rasoir et
joins le au bon à découper ci-dessous adresse-le à
CALOR Place Courtois LYON 8°
LA 2 CV CALOR EST A TOI

BON A DÉCOUPER (écrire en capitales)
Date-limite d'envoi : 30 Juin
Prénom

P.I.

Age

NOM
Adresse
VILLE

Département

Je désire recevoir la camionnette 2 CV de **CALOR**
Ci-joint bon de garantie du rasoir



COMME LE BALLON **KOPA**
caoutchouc

LE BALLON **FONTAINE**
pois

est une création



DELACOSTE & C° PARIS

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Des chercheurs d'or décident de se débarrasser de Cochise en le faisant écraser par l'éboulement provoqué par une charge de dynamite.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"



ALAMO

RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Santa Anna avait donné des ordres secrets à tous ses commandants en chef. Au cours de la conférence qui avait précédé, les généraux Cos, Duque et Castillon avaient très poliment, mais fermement, protesté contre l'intention de leur chef de donner l'assaut à Alamo sans plus tarder.

Une brèche avait été ouverte, mais ce n'était pas une grande victoire. Des tireurs d'une mortelle précision, des canons craquant le feu couvraient cette brèche. Ne valait-il pas mieux attendre, proposa Castillon, jusqu'à ce que fussent arrivées les pièces de douze actuellement en chemin ? Alors, on pourrait systématiquement démolir tous les murs sans perdre trop de vies humaines.

Non, il ne valait pas mieux attendre ! dit El Presidente. Et son pâle et beau visage rougit de colère.

Le général Cos, beau-frère du grand homme, ne présenta aucune autre objection. En lui-même, il haussa les épaules. Tous pareils, ces dictateurs. Il fallait toujours qu'ils agissent dans la hâte, même s'ils avaient tort et s'ils sacrifiaient inutilement un grand nombre de vies. Il est vrai qu'ils devaient agir, faire sans cesse quelque chose de difficile, de dramatique, s'ils ne voulaient pas voir leur puissance s'évanouir très vite.

Cette misérable mission, bâtie pour tenir en respect de simples Indiens, résiste depuis douze jours à une grande armée, dit Santa Anna avec amertume. Sans ce fort, et sans les chiens de rebelles qui le tiennent, ces étrangers, ces vils aventuriers, tous tant qu'ils sont, j'aurais déjà franchi la Sabine et cette rébellion aurait été écrasée dans le sang de ceux qui ont défié le Gouvernement Suprême.

C'est-à-dire toi, pensa Cos, les yeux fixés droit devant lui.

Santa Anna se leva, montrant que l'entretien était terminé.

Ses scribes rédigèrent l'ordre du jour : A l'attention personnelle des généraux de division et des commandants de corps :

... Son Excellence le général en chef ordonne qu'à quatre heures demain matin, les colonnes d'assaut soient stationnées à portée de fusil de la première ligne de re-

tranchements, dans le but de livrer l'assaut au signal donné par Son Excellence, une sonnerie de trompette venant de la batterie nord...

... Le général en chef, au moment convenable, désignera les points contre lesquels les colonnes d'assaut devront faire porter leurs efforts...

... La première colonne sera pourvue de dix échelles d'escalade, de deux leviers et de deux haches. La seconde, de la même quantité : la troisième de six ; la quatrième de deux. Les hommes chargés des échelles porteront leurs mousquets en bandoulière. Tous les képis seront munis de jugulaires...

... Les hommes faisant partie de la colonne d'attaque gagneront leurs tentes au coucher du soleil, afin d'être prêts à partir à minuit...

... Les armes, et en particulier les bayonnettes, seront soigneusement mises en état... Au lever de la lune, les mousquetaires du bataillon de San Luis... gagneront leurs quartiers... Les autres unités se retireront au coucher du soleil...

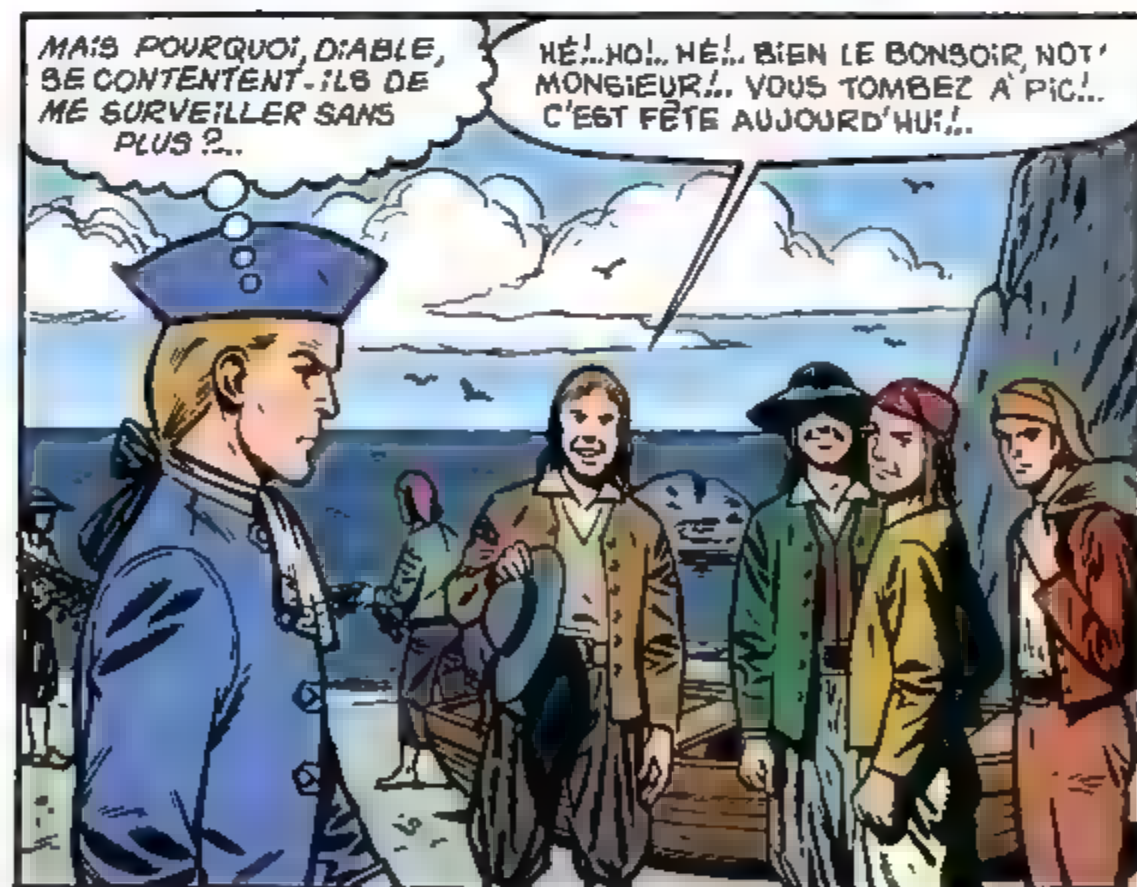
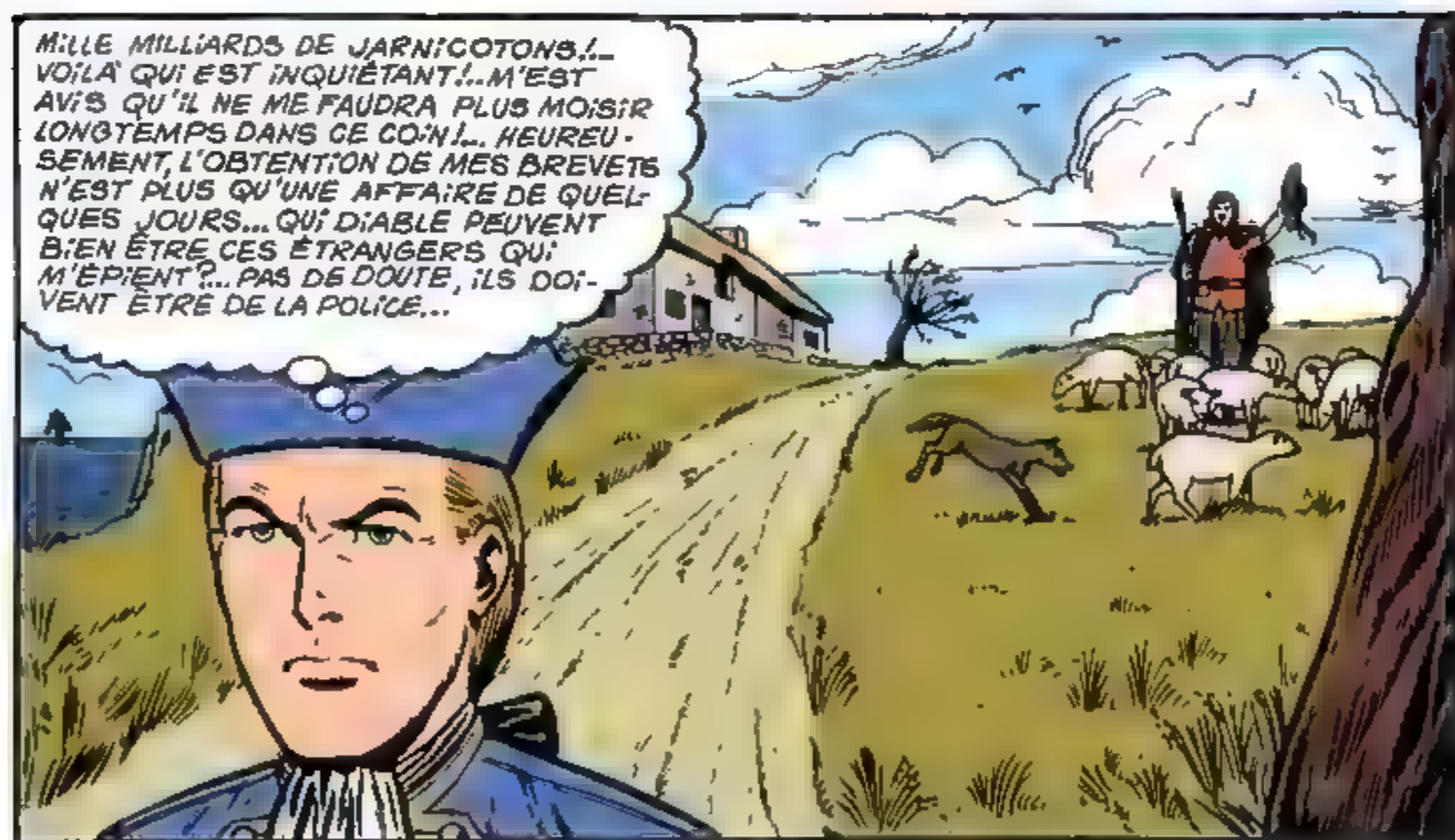
... La cavalerie sellera les chevaux... à trois heures du matin. Elle devra surveiller le camp et empêcher quiconque de s'échapper...

Les yeux du général don Francisco Duque flamboyèrent quand il prit connaissance du rôle assigné à la cavalerie. Empêcher quiconque de s'échapper. En vérité : barrer le chemin aux fantassins qui feraient demi-tour devant le feu meurtrier qu'ils allaient affronter. C'était insulter des hommes braves que de déclarer, avant la lettre, que la cavalerie devrait les retenir.

Que le diable emporte ces cosaques du général Sesma, qui ne faisaient rien d'autre que parcourir la campagne avec des allures de seigneurs et qui n'étaient pas même capables d'arrêter les courriers qui portaient d'Alamo ou y revenaient. Que l'enfer les reçoive sans miséricorde.

La seconde colonne du général Duque, y compris trois compagnies du bataillon de volontaires de San Luis, avancerait comme un seul homme, il en fit le vœu, et il serait à sa tête. Et si certains tournaient les talons pour s'enfuir, ce ne serait pas parce qu'il s'agissait de poltrons qu'il fal-

Le DÉMON des CARIBES



lait faire surveiller par cette damnée cavalerie, mais parce que, dans tout homme, il y a du héros et du poltron.

10 heures du soir. Les canons se turent. Cette fois, ce ne fut pas une pause momentanée. Une heure s'écoula. Le silence persistait. Une heure encore. Les hommes d'Alamo se sentaient fléchir, sous l'effet de ce silence. Minuit. De l'armée assiégée ne montait pas un bruit.

Aux avant-postes situés au sud et à l'ouest d'Alamo, trois hommes qui avaient été envoyés à leurs quartiers dans l'après-midi, afin de prendre du repos avant leur veille solitaire, se débattaient pour demeurer éveillés. Ils devaient rester à leurs postes jusqu'à deux heures du matin, alors, on viendrait les relever. Mais c'était une véritable souffrance que de lutter contre le sommeil alors que tout, autour d'eux, était étrangement silencieux.

A l'angle d'un « jacal » de pierres, au sud du fort, Nemesio de Oca attendait, couché sur le ventre. C'était un éclaireur Lipan qui venait de passer trois jours tout seul, sur la rive du San Antonio, à l'écart de l'armée.

Son nez étant maintenant débarrassé des odeurs d'hommes qui l'auraient encombré s'il était resté avec les soldats et les autres éclaireurs. Il sentait avec acuité tout ce que lui apportait l'air calme de la nuit. Ses autres sens aussi étaient en parfaite harmonie avec la nuit : ils lui avaient permis de déterminer l'emplacement de deux des avant-postes. Il trouverait le troisième le moment venu.

Et Presidente lui-même avait promis que Nemesio serait libéré de ses obligations militaires et pourrait rejoindre son peuple s'il se tirait au mieux de la mission qu'on lui avait confiée. Il n'éprouvait aucune haine à l'endroit des Américains. A peine s'il les connaissait. De toute façon, ils allaient tous mourir, les trois qui se trouvaient à l'extérieur du fort et ceux de l'intérieur aussi. Ce serait donc faire une faveur aux trois premiers que de les tuer sans bruit, en ne les faisant souffrir qu'un court instant. Et Nemesio serait libre.

Il renifla l'odeur du fort. Il sentait le vieux, la poussière, la terre humide fraî-



chement remuée, l'odeur forte des hommes, l'eau des baquets rancie par la poudre à canon brûlée, les vaches tuées par les patrouilles.

Toutes ces odeurs se mélangeaient étrangement dans les narines de Nemesio. Cela sentait la mort.

CHAPITRE XIX

Le colonel William Barrett Travis, seul, debout sur une plate-forme de canon près du mur nord, scrutait désespérément la nuit. Ce silence était à la fois une bénédiction et une terrible menace. Ils allaient venir par cette brèche où les cadavres des deux hommes repandaient déjà une horrible puanteur.

Ils arriveraient de toutes les directions, pensa-t-il sans émotion. Le silence l'écrasait. Il ne trouvait plus la force de discuter avec lui-même. Alamo était perdu. Perdu aussi l'avenir brillant, illuminé qu'il avait espéré connaître au Texas.

Lentement, il revint à sa chambre. Domage que si peu d'hommes, au fort, fussent capables de comprendre pour quelles valeurs ils allaient mourir. Il avait bien essayé de le leur expliquer, mais il savait qu'un petit nombre seulement l'avaient compris.

Ils étaient là, ils étaient restés là par orgueil de race, parce qu'ils étaient les héritiers d'un peuple libre, farouche et sans entraves, à cause de leurs amitiés mutuelles et parce qu'ils savaient qu'ils ne pourraient plus se montrer aux autres hommes s'ils abandonnaient le combat.

Sur le seuil de sa chambre, Travis s'immobilisa et parcourut du regard le fort endormi, silencieux. Il sentit revivre son espoir. Oui, ils pouvaient encore gagner ! Après ce qu'il avait appris sur les hommes d'Alamo, un miracle restait possible.

McGregor grignotait un morceau de pain de maïs rassis. Ses mâchoires ralentissaient de plus en plus leurs mouvements.

Enfin, une bouchée lui resta sur la langue et sa tête tomba en avant. Il ne s'éveilla, quelque temps après, que sous l'effet d'un douloureux torticolis.

Tous les autres étaient profondément endormis.

Rageusement, McGregor émietta un peu de pain entre ses doigts et s'en frotta les yeux. Les mielles rugueuses le brûlèrent comme tous les feux de l'enfer. Il respira à fond, en clignant des paupières ; ses yeux ruisselaient de larmes et il devait se tenir à quatre pour ne pas les frotter. Mais il resta éveillé. Un moment, il crut entendre un bruit léger, quelque part entre le mur ouest et les premiers retranchements. Il s'efforça de distinguer quelque chose, mais en vain.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE

Traduit de l'anglais par Renée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire

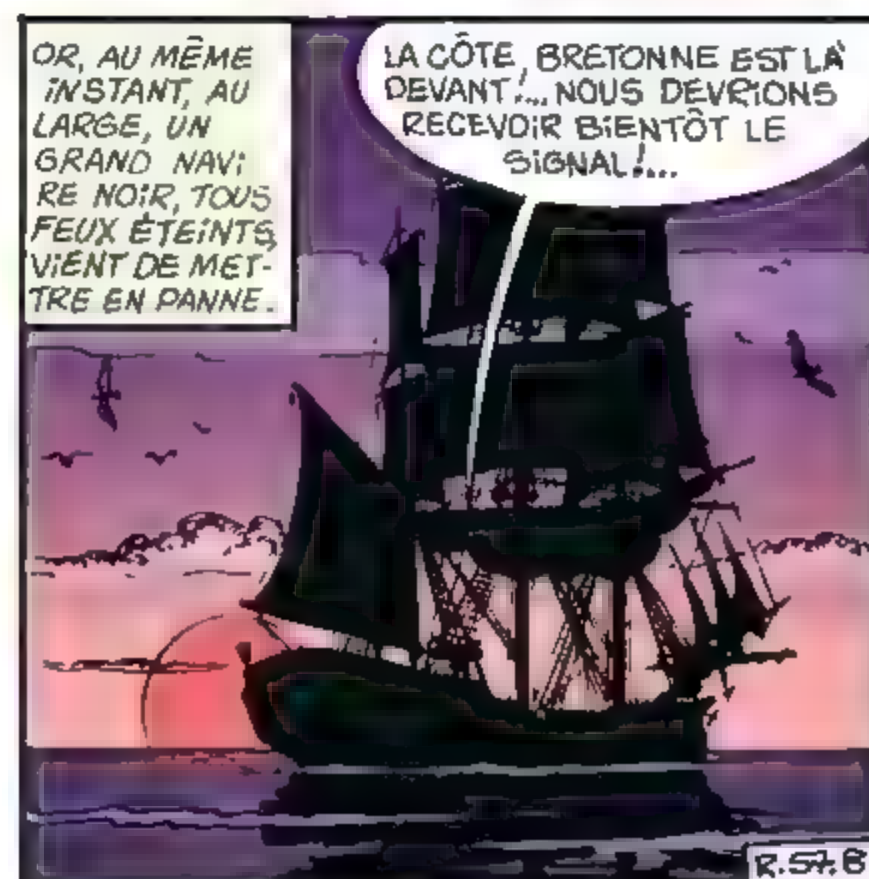
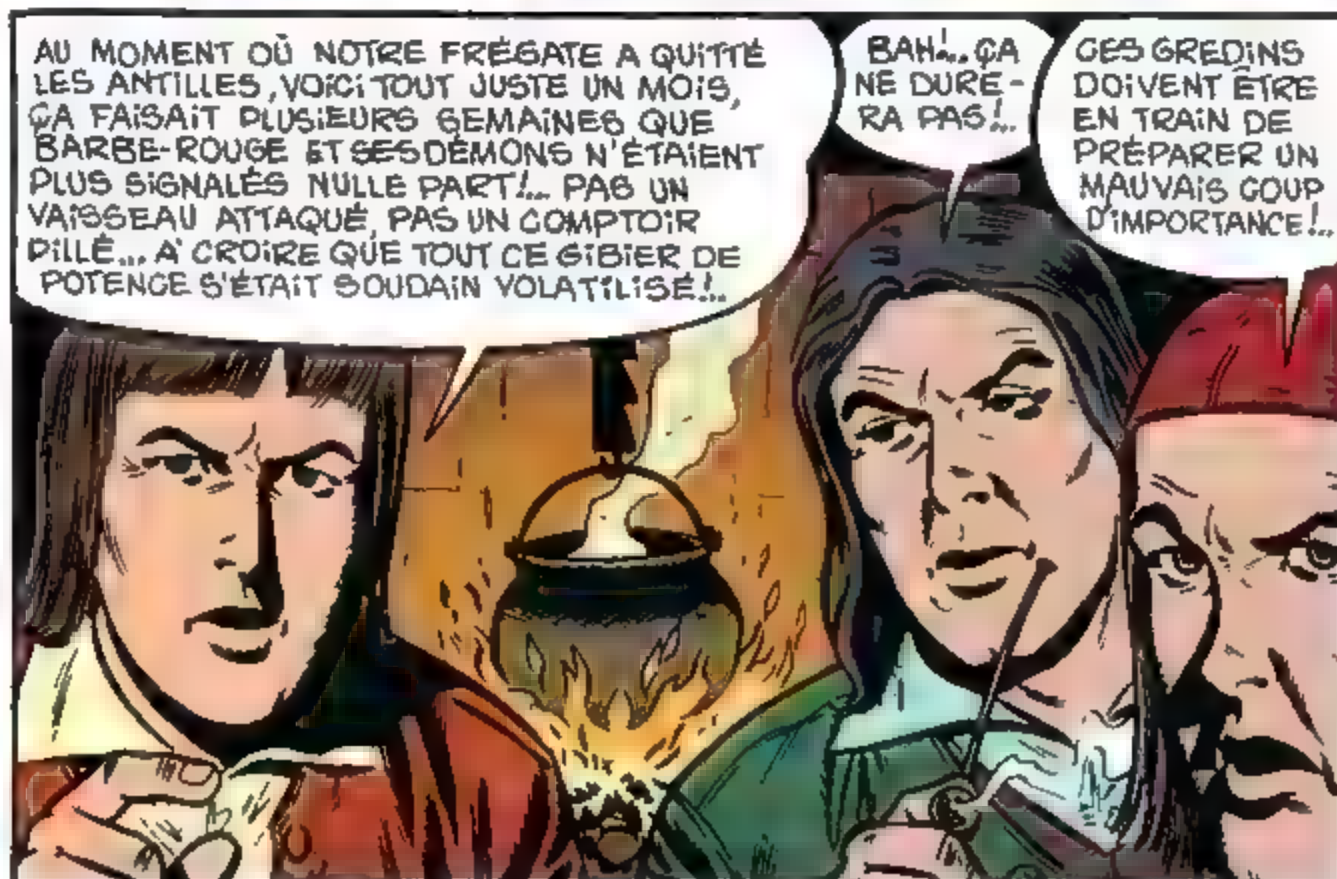
IBES

RESUME. — Eric, le fils de Barbe-Rouge, revient à Saint-Malo. Retiré dans la lande, il poursuit les études qui lui permettront d'obtenir son brevet de capitaine, quand le père Le Troadec lui apprend que sa maison est l'objet d'une étroite surveillance !...



TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON

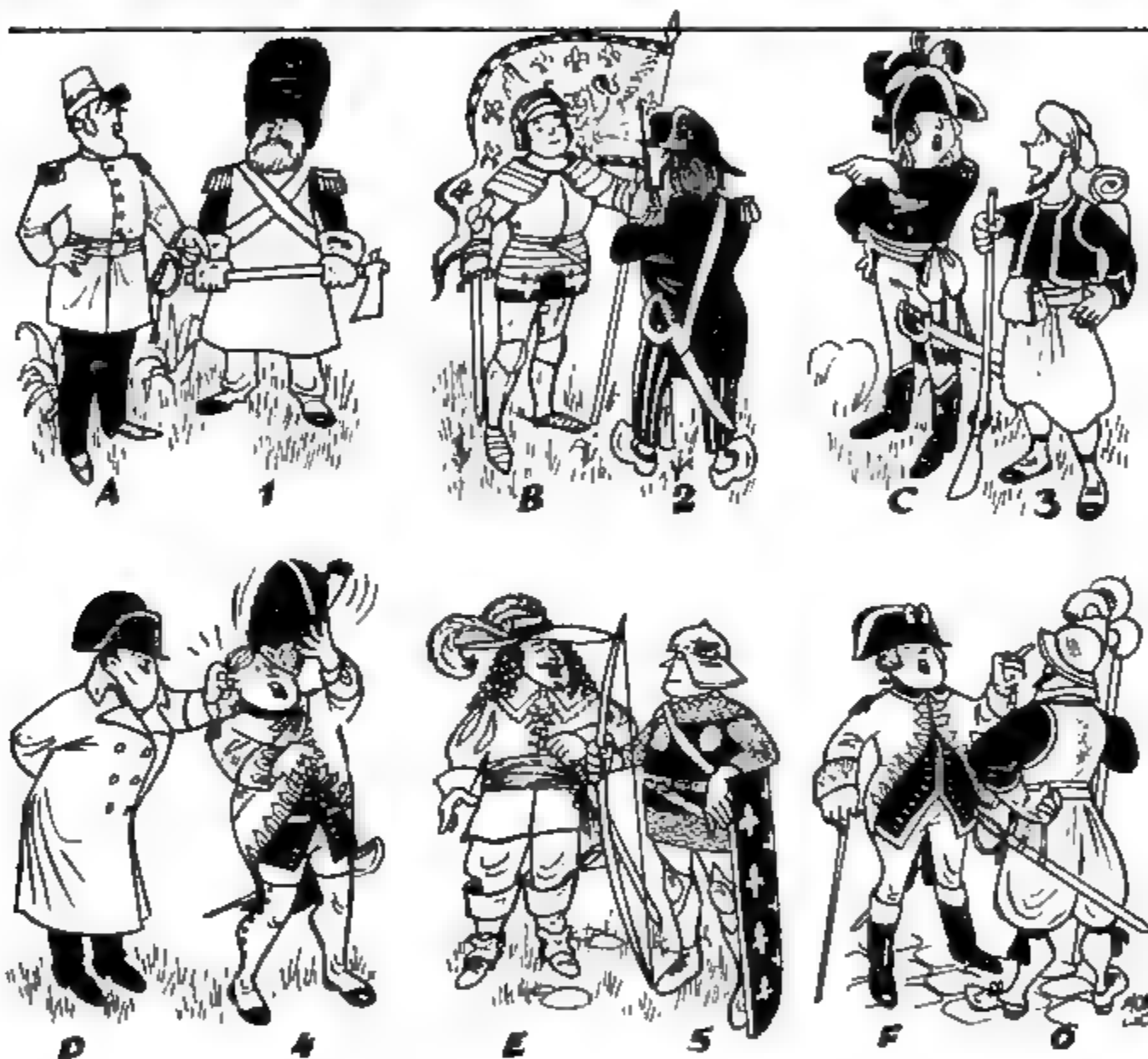


(A suivre.)

A LA PORTE!

Examinez attentivement cette courte histoire vécue au cours de laquelle Jean-Paul Rouland est sévèrement admonesté par Pierre Bellemare. Les quatre photos numérotées 1, 2, 3 et 4 vous racontent comment Jean-Paul Rouland frappe à la porte, présente son travail puis se fait mettre dehors, quand à la quatrième n'en parlons pas, elle est trop impertinente.

L'une des quatre photos comporte une impossibilité par rapport aux trois autres. Laquelle ?



GARDE A VOUS

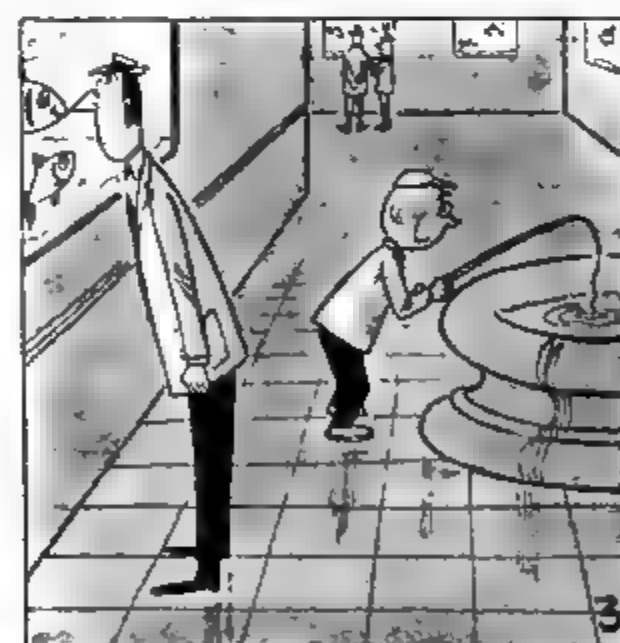
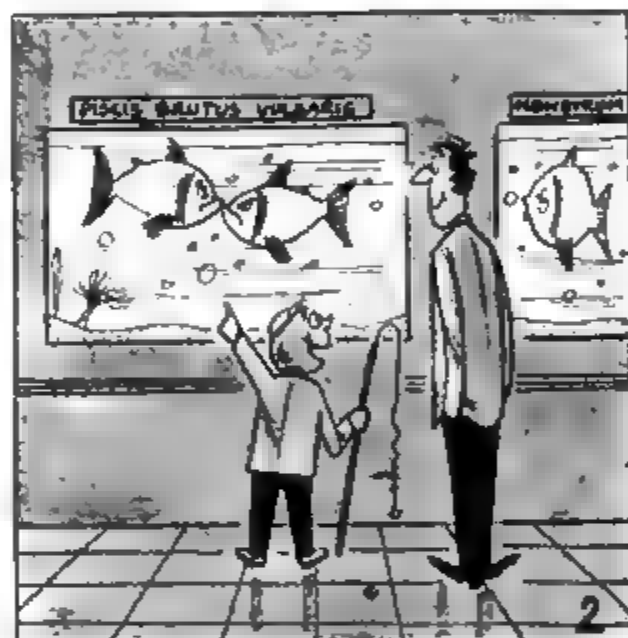
Les personnages désignés par les lettres A, B, C, D, E, et F symbolisent de grands chefs militaires. Ceux désignés par les chiffres 1, 2, 3, 4, 5 et 6, représentent les soldats qui étaient

précisément sous les ordres de ces chefs. Mais comme vous le constatez, notre dessinateur a volontairement éliminé des interventions.

RENDEZ A CHAQUE CHEF LE SOLDAT QU'IL A PU COMMANDER.

A L'AQUARIUM

Suivez ce jeune garçon et son père à travers les salles de l'aquarium et dites-nous si l'un de ces dessins comporte, selon vous, une anomalie.



VOUS RETROUVerez :

L'équipe Pierre Bellemare - Jean-Paul Rouland, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

Votre ami Marcel Fort, tous les lundis, à 20 h 15, sur les antennes de Radio-Luxembourg et R. de Monte-Carlo ou CROCHET RADIOPHONIQUE et tous

les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio Monte-Carlo) dans le fameux QUITTE OU DOUBLE.

Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur

ROBILLARD, tous les lundis dans votre émission PILOTE, de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.

Et le célèbre HOMME DES VŒUX, tous les jours (sauf le dimanche) à 12 h 26 sur les deux chaînes.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

LES CATASTROPHES DU DÉBUT (L'OUVERTURE)

PAR L'ANGE

La fatalité, la malchance, sont choses beaucoup plus rares que l'on ne pense, tant à la guerre qu'aux Échecs. Combien de batailles ont été perdues à la suite d'erreurs de tactiques plutôt que par la stratégie plus brillante d'un général adverse ! Aux Échecs, il en est de même et l'on voit plus de parties perdues par des fautes, des erreurs ou des oublis, que de parties gagnées par un jeu supérieur. La malchance n'existe pas aux Échecs

et si chance il y a, elle vient uniquement des fautes de l'adversaire. Un bon joueur cherche à déjouer les plans de son adversaire, à monter de meilleures combinaisons mais, en dernière seconde, avant de toucher à une pièce, il examine toujours de nouveau toute la situation pour voir s'il ne va pas commettre l'erreur qui peut être fatale.

Voici quelques exemples de catastrophes en début de partie où, avant même que le combat

soit véritablement engagé, profitant d'une petite erreur de son vis-à-vis, un joueur peut frapper et en quelques coups faire échec et mat. Ces exemples d'erreurs et de pièges dans lesquels tombent souvent les débutants, mais aussi les joueurs plus expérimentés, montrent que, aux Échecs comme à la guerre, il faut toujours être sur ses gardes.

Voici d'abord le mat le plus court, en deux coups !

1. P f2 - f3 P e7 - e6
2. P g2 - g4 D d8 - h4 + et mat !

Eh oui ! Blanc ne peut ni prendre la Dame noire, ni bouger son Roi hors d'échec, ni interposer une autre pièce !

Autre exemple où la Dame vient mettre fin aux hostilités.

1. P e2 - e4 P e7 - e5
2. F f1 - c4 F f8 - c5
3. D d1 - f3 C b8 - c6
4. D f3 x P f7 + et mat !

C'est cette fois, Noir qui a mérité cette défaite (Fig. 1).

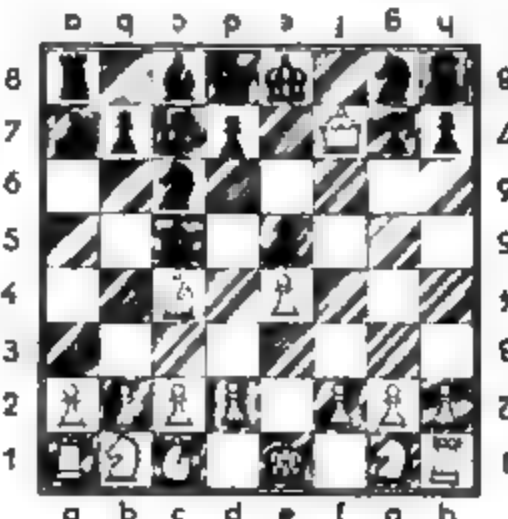
À la guerre, un chef d'armée peut délibérément sacrifier une ou plusieurs unités, soit pour sauver le gros de son armée en difficulté, soit, au contraire, pour une victoire certaine. De même aux Échecs. Voici un mat obtenu à l'aide d'un sacrifice.

1. P e2 - e4 P e7 - e5
2. C g1 - e2 C g8 - f6
3. P d2 - d3 F f8 - c5
4. F c1 - g5 C f6 x P e4

Que voilà une belle occasion, pense Blanc en se ruant sur l'appât !

5. F g5 x D d8 F c5 x P f2 + et mat !

Le Roi blanc ne peut prendre le Fou noir « couvert » par le Cavalier à e4 (Fig. 2). Il ne peut, non plus, aller à d2 puisque cette case se trouve égale-



LE JEU de l'homme des vœux

L'Homme des Vœux vous propose trois informations. Une seule est vraie, les deux autres sont entièrement sorties de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● PAKISTAN

La bouse de vache fournit le gaz, sous forme de méthane, dans certains quartiers de Lahore, mais depuis qu'ils en savent l'origine, bien des Pakistanaïens boudent cette commodité car la vache est un animal sacré et il est impie de canaliser ses sous-produits pour un usage domestique.

Dans ce pays être abonné au gaz n'est pas une distinction à mettre sur sa carte de visite.

● HOLLANDE

Les poteaux télégraphiques qui jalonnent les routes ne nuiront plus à l'esthétique d'un circuit, tout au moins en Hollande, où les services du Tourisme utilisent un système de camouflage ingénieux, dû à l'invention de l'Amiral Tulipp.

Ce militaire en retraite, passionné d'horticulture a mis au point un revêtement préfabriqué à base « d'humus » qui permet la pousse des plantes grimpantes ;

Les poteaux disgraciés, ainsi équipés, deviennent des bouquets de fleurs qui s'harmonisent avec la nature.

● FRANCE

Depuis que les P.T.T. ont pris la désignation de P.T. l'état se trouve dans l'obligation de mettre en vente tous les « T » devenus inutilisés dans les enseignes lumineuses signalant les bureaux de cette administration.

Les 30 000 lettres « T » métalliques et de toutes tailles ainsi récupérées, forment le lot qui sera mis aux enchères le 1^{er} juillet 1961, à 17 h dans les locaux des domaines.

17 heures, c'est bien l'heure du « T ».

Lisez (à l'envers) la solution des jeux.

Vrai — Faux — Faux.

HOMME DES VŒUX

A 3 — B 5 — C 2 — D 1 — E 6 — F 4

GARDE A VOUS

normal dans le 4^e dessin.

soit resté à l'endroit alors qu'il est partiellement qui est impossible, c'est que le 5 du mot SORTIE à l'envers ; ce qui est tout à fait normal. Mais ce ne travers de la plaque de verre le mot « SORTIE »

OUI. En effet, dans le premier dessin, nous voyons de l'aiguille, ce qui est évidemment impossible.

C'est la photo n° 3. En effet, vous constatez que Jean-François Rouland a changé de cravate au cours

A LA PORTE

Donc, elle n'était pas seule.

Mme Doublechaine était occupée à lui téléphoner, opération qui nécessite plutôt du silence, elle n'aurait pu entendre un disque et comme

Robillard aurait dû se rendre compte qu'il ne certain moment il entendait un disque et comme

INSPECTEUR ROBILLARD

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

L'inspecteur Robillard va-t-il enfin se distinguer ? Espérons-le puisqu'une nouvelle enquête

lui est confiée. Pourtant, comme d'habitude, nous pensons qu'il aura besoin de votre aide !



Le redoutable bandit Jo Doublechaine s'est évadé de prison. Robillard tend une souricière autour du pavillon de la femme du bandit où il y a de la lumière.



Une minute plus tard, Robillard téléphone à Mme Doublechaine, d'un café voisin, tandis que ses adjoints continuent la surveillance du pavillon.



Pendant plusieurs minutes, l'inspecteur Robillard mitraille Mme Doublechaine de questions, essayant de savoir si Jo Doublechaine est de retour chez lui.

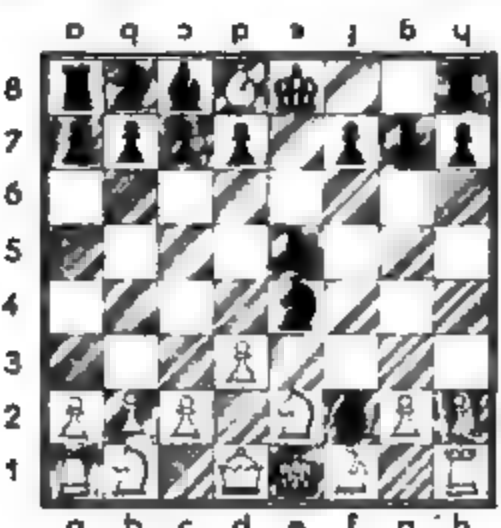


A la fin de la conversation téléphonique, l'inspecteur Robillard est convaincu que Jo n'est pas chez sa femme et qu'il peut lever le siège du pavillon !



Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.

PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD, vous teniez le coupable et vous auriez pu le confondre !



ment dans le champ d'action du Cavalier. C'est encore une estocade bien méritée.

Voyons maintenant cette autre ouverture où le piège est moins évident.

1. P e2 - e4 P d7 - d5
2. P e4 x P d5 D d8 x P d5
3. C b1 - c3 D d5 - d8
4. P d2 - d4 C b8 - c6
5. C g1 - f3 F c8 - g4
6. P d4 - d5 C c6 - e5
7. C f3 x C e5 ! F g4 x D d1



8. F f1 - b5 + ! P c7 - c6
9. P d5 x P c6 !

Et la partie est irrémédiablement perdue pour noir (Fig. 3) qui ne peut sauver sa Dame et qui va se trouver dans une position catastrophique.

Voici quelques exercices au sujet de ces exemples :

1. Dans le deuxième exemple, qu'aurait dû jouer Noir au troisième coup pour obvier à la menace du mat ?

2. Dans le troisième exemple, que fallait-il faire au 5^e coup, au lieu de prendre la Dame si gentiment offerte ?

3. Dans le dernier exemple (Fig. 3), que doit jouer Blanc si au 9^e coup Noir joue : P b7 x P c6 ? Ou encore, D d8 - c7 ? Ou, enfin, D d8 - a5 ?

Solution des exercices de la semaine dernière

1. Noir peut faire échec en jouant : F d6 — b4 +. Blanc peut sortir d'échec en jouant : R e1 — d1, D d3 — d2, D d3 — c3, F c1 — d2, C b1 — d2, ou enfin C b1 — c3. Ce serait folie pure que de couvrir le Roi avec la Dame et mauvais de bouger le Roi qui ne pourrait plus ensuite roquer. Le meilleur coup serait F c1 — d2 coup qui, tout en continuant le développement oblige noir à passer à la défensive puisque son Fou est menacé.

2. Blanc joue : C c6 — d7 +. Noir est obligé de jouer, soit R g8 — h8 soit R g8 — f8. Blanc gagne alors par : D e4 x D a8 + et mat. Même si le Roi noir est venu à f8, il ne peut prendre le Cavalier convert par le Fou blanc à h4.

3. Après avoir forcé le Roi blanc à se réfugier dans le coin, Noir n'a plus qu'à jouer : C d1 — f2 +. Blanc est obligé de jouer : R h1 — g1. Noir joue alors : C f2 — h3 + double ! En effet, le Roi blanc se trouve à la fois en échec du Fou à b6 et du Cavalier à h3. Il ne peut donc prendre le Cavalier avec son Pion à g2 car il serait toujours en échec du Fou. Il est obligé de rejouer : R g1 — h1 et Noir n'a plus qu'à prendre la Dame. Noir aurait aussi pu gagner la Dame en jouant : C f2 — e4 + découvert.



Une assiette qui célèbre
la bataille de la Marne.

Le 2 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la Russie. Le 4 août, les hostilités commencent avec la France. Le 5 août, l'Angleterre entre en conflit. La courageuse Belgique en fait autant. Le 7 août, les Allemands, accrochés devant Liège, se massent de toutes parts.

Le 8 août, les Français entrent en Alsace, occupée depuis 1870. Joffre est généralissime des armées et Gallieni reçoit le commandement du camp retranché de Paris.

Fin août, les Allemands ont débordé l'héroïque armée belge. Ils déferlent vers la France. Nos armées, massées à l'Est, n'ont pas le temps de se regrouper au Nord. L'avance allemande est si rapide qu'elle parvient à moins de 50 km de Paris. C'est alors que se joue la plus importante bataille de la guerre 1914-1918. La France risque d'être vaincue un mois après l'ouverture des hostilités. La bataille de la Marne va commencer.



Gallieni, le pacificateur de Madagascar.



L'empereur d'Allemagne avait demandé à la Belgique le libre passage de ses troupes. La Belgique refusa catégoriquement une telle félonie. Le 5 août, les Allemands s'infiltrèrent entre les forts de la défense de Liège que commande le G1 Leman et prennent la ville. La forteresse résiste jusqu'au 16.



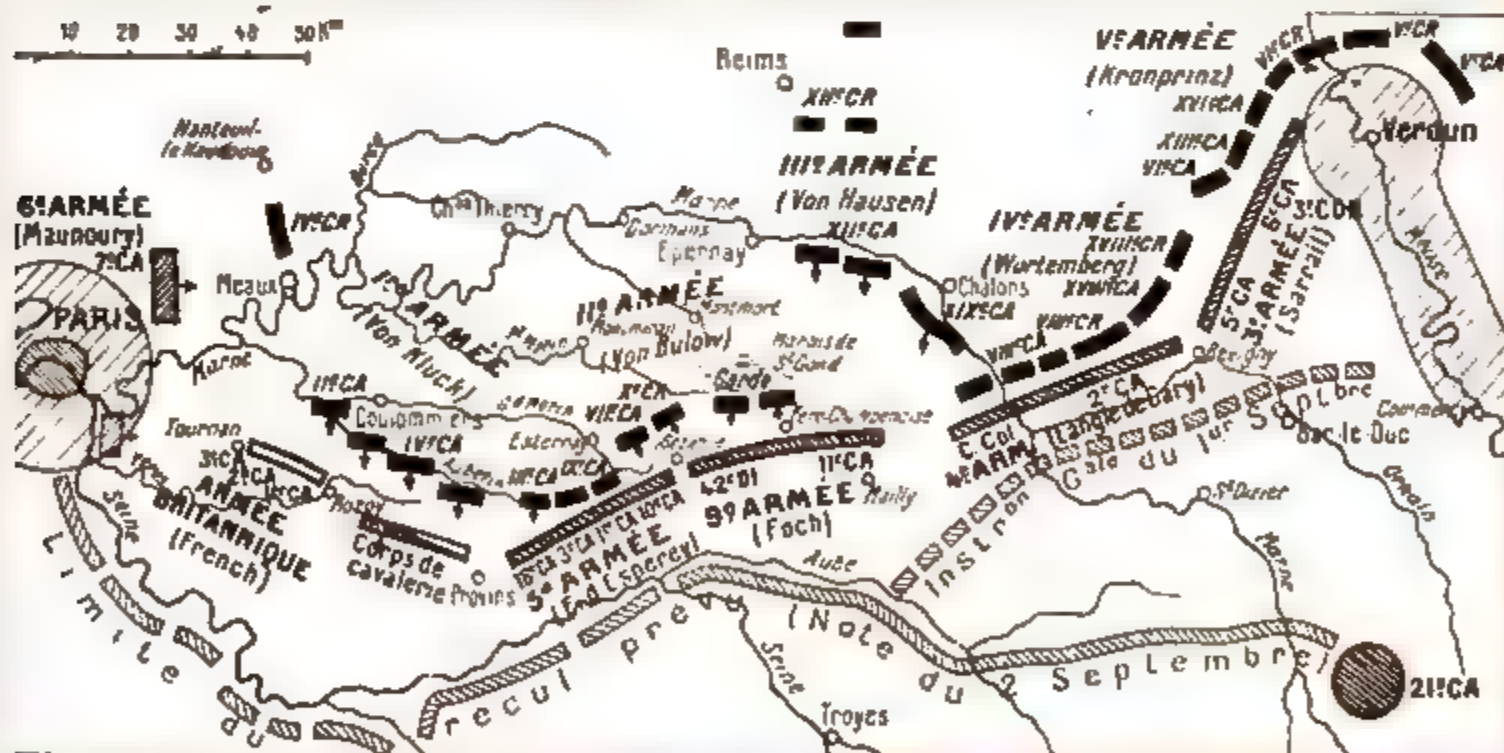
Alors l'héroïque petite armée belge, soutenue par le moral de tout un peuple et la grandeur de son roi Albert I^{er}, mit tout en œuvre pour lutter. Ici, les carabiniers coiffés d'un chapeau en cuir bouilli, défendent une route contre les attaques incessantes des hordes ennemies.



Le 12 août 1944, à Haelen, en Belgique, la cavalerie allemande, orgueil des forces armées prussiennes, fut arrêtée par un peloton de cyclistes de l'armée belge, équipés d'armes automatiques. Deux cents Belges retinrent ainsi pendant quelques heures décisives six mille Allemands.



Les chefs français n'attendaient pas l'armée allemande du côté belge. (La Belgique, pays neutre, n'aurait pas dû être attaquée.) La bataille entre Mons et Charleroi fut une défaite pour la France, mais von Moltke, le généralissime allemand (ci-dessus) avait, d'un seul coup, dévoilé son plan d'offensive.



L'offensive allemande ne rencontre pas de résistance à son échelle. Elle « fonce » vers Paris.

Tout au long des routes, c'est l'exode des habitants des villages français, fuyant devant l'ennemi, en charrette, en tombereau, à pied, avec tout ce qu'ils ont pu emmener.

A Trilport, près de Meaux, les sapeurs français du génie ont fait sauter le pont sur la Marne. Des officiers allemands voulurent le traverser dans une automobile lancée à 80 km à l'heure. L'automobile, après un saut prodigieux, s'abîma dans la rivière. On y trouva les corps du chauffeur, d'un capitaine et d'un lieutenant.

Ce fait divers montre à quel point l'avance allemande est rapide. « Nach Paris ! à Paris ! », c'est le cri de l'ennemi qui se rue vers la capitale. Les forces françaises de l'Est n'ont pas encore pu rejoindre. Les faibles unités massées sur la frontière belge n'ont pu résister à la marée humaine lancée par l'ennemi. Le 26 août, Gallieni est nommé par le ministre de la Guerre, commandant du camp retranché et des armées de Paris. C'est une tâche énorme. Rien n'est prêt, il faut tout organiser. L'homme à qui l'on a confié cette tâche en est digne. Heureusement, car le 5 septembre 1914, les Allemands sont près de Meaux et ont dépassé Coulommiers. Paris est menacé.

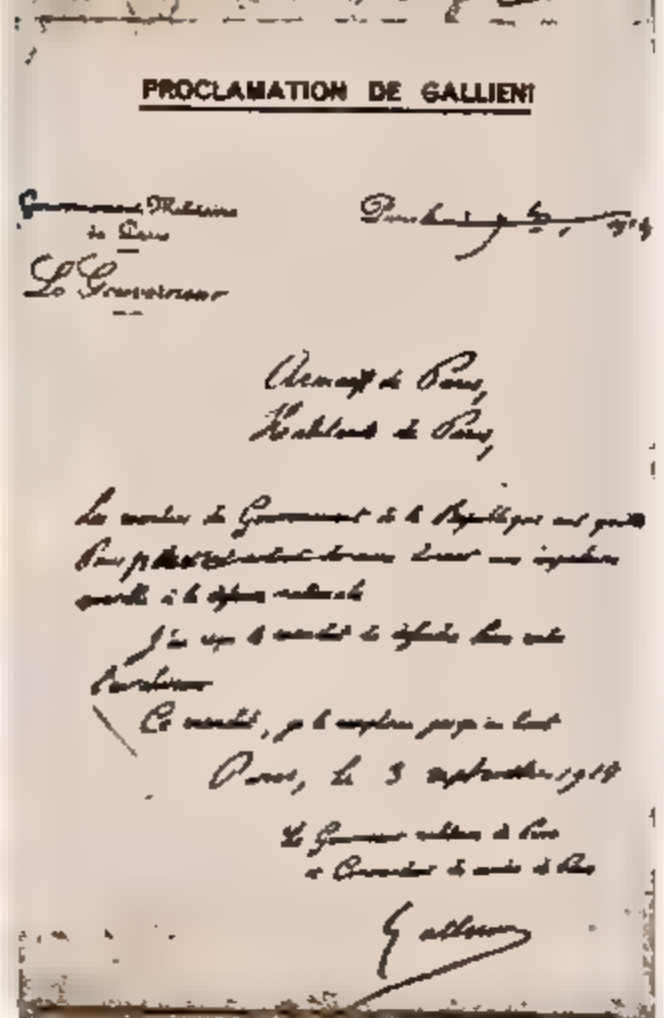




La bonne humeur des Parisiens cache leurs préoccupations. On est soucieux, mais on ne perd pas le goût de l'humour. Et l'on s'installe ici et là pour observer le ciel et guetter les avions allemands, les « Taube », nouveaux et dangereux pigeons qui ont déjà lâché quelques bombes, sans faire de victime, fort heureusement dans les environs de la capitale.



On a pensé à l'encerclement de la capitale. Les autobus ont été transformés en camions à viandes et les champs de course en vastes prairies d'élevage. Longchamp reçoit 7000 bœufs, Autouil et Bagatelle presque autant. Le Tir aux Pigeons du Bois de Boulogne est réservé aux moutons. Pour ce qui est des munitions et de l'artillerie destinées aux forts de la périphérie, Gallieni a tout prévu. Il faut lui faire confiance.



Le 3 septembre 1914, les membres du gouvernement quittèrent Paris pour Bordeaux. Gallieni annonça aux Parisiens leur départ.

ETAT-MAJOR

MESSAGE DU COMMANDEMENT EN CHEF

6 Septembre, 9 heures.

Au moment où s'engage une bataille dont dépend le Salut du pays, il importe de rappeler à tous que le moment n'est plus de regarder en arrière. Tous les efforts doivent être employés à attaquer et refouler l'ennemi.

Une troupe qui ne peut plus avancer devra cesser que coûte garder le terrain conquis et se faire tuer sur place plutôt que de reculer. Dans les circonstances actuelles, aucune défaillance ne peut être tolérée.

Signé : JOFFRE.

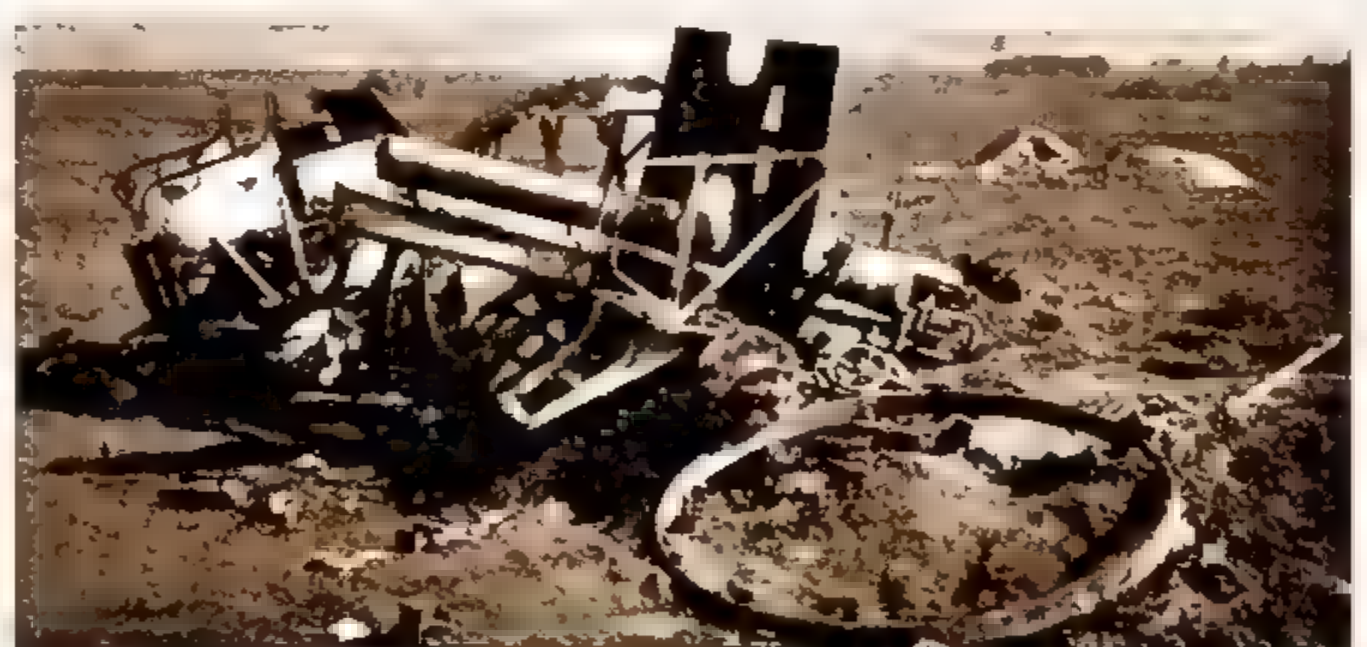
Joffre s'étant ressaisi. Il avait tout calculé. Un instant, les Allemands avaient hésité. Et le 6 septembre 1914, le généralissime français pouvait lancer cet ordre du jour célèbre, certain que le moment était venu de prendre une résolution suprême. La bataille de la Marne était engagée. Elle allait être décisive...



C'est de l'ancien couvent des Cordeliers à Châtillon-sur-Seine qu'en septembre 1914 Joffre lança l'ordre du jour de la bataille de la Marne.



La 7^e division devait être transportée d'urgence sur le nouveau front. Ce fut en taxis, 1200 taxis, les « taxis de la Marne » que, dans la nuit du 7 au 8 septembre, furent transportés à Nanteuil les 8000 hommes de renfort.



Le 8 septembre 1914, les forces françaises et alliées enfonçaient l'armée allemande entre Coullommiers et Esternay. Dans la brèche ainsi ouverte, l'armée britannique sous les ordres du maréchal French, et la 5^e armée française commandée par le général Franchet d'Espèrey, purent s'engouffrer, provoquant ainsi l'effondrement du dispositif allemand sur une largeur de 40 km. Foch, dans les marais de Saint-Gond (à gauche) lutta corps à corps avec von Bülow. Sa 9^e armée remporta la victoire dans un combat des plus meurtriers de cette bataille. Le nouveau canon français, le fameux 75, eut une part active dans cette affaire. Il parvint à anéantir l'artillerie légère allemande (ci-dessus, à droite).

L'aviation de guerre naissante eut également son rôle dans la bataille et ses bombes atteignirent souvent les patrouilleurs allemands (à droite). Des milliers de soldats allemands furent capturés (en bas, à gauche et à droite). Paris était sauvé. Mieux encore, tout le dispositif ennemi était disloqué. En fait, la guerre aurait pu se terminer là, tant la déroute allemande était grande.

« La reprise de l'offensive a déterminé le succès », dit Joffre. Von Moltke et von Bülow sont bousculés. Le Kronprinz ne peut plus rien faire. Mais tous ces hommes qui luttent depuis plus d'un mois, pied à pied, sont fourbus. Ils ont besoin de repos. Ils n'en peuvent plus. Alors, on s'arrête et la Grande Guerre durera quatre ans encore.



JACQUES LE GALL LE LAC DE L'ÉPOUVANTE

RESUME. — Jacques Le Gall passe ses vacances dans les Alpes autrichiennes. Un mystère plane sur le Totesgebirge et Jacques Le Gall mène seul son enquête, au bord du lac de la Traun.



NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHERES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHERES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

VENTE

V. Pilote 20 à 70 à 20 NF. GENTAZ, 1, rue Bastien-Lepage, Paris.

Vélo demi-course 1 an d'occasion bon état 180 NF au lieu 300 NF. S'adr. SOULANGES, 34, rue Scheffer, à Paris (16^e).

V. lots 100 Mickey 30 NF + lot Bibi Frérot, Pipito, Pipito, etc. 20 NF + album reflets Mickey, Spirou, 2 livres Tintin 20 NF + lot Pilotes contes et légendes, Tintin, 15 NF + jeu Olympia, Match état neuf 35 NF + billard 75x40, 25 NF. RICHIT, rue du Gax, Pont-de-Beauvoisin (Savoie).

V. 50 Mickey b. état 8 NF. V. 53 ill. très sortis (2 albums Tarzan en cadeau) 12 NF. Echange Alb. Mickey contre alb. Tintin. LE BIHAM, 1, rue de Paris, Sens (Yonne).

COIN DES PARENTS

Jne femme ch. à part. 15 septembre emploi de 2 heures par jour trav. écritures ou machine périphérie 13^e arrond. S'adr. Mme DOMARLE, 4, rue Crillon, Paris (4^e).

CORRESPONDANTS

Ch. corresp. âgé 13/15 a. habit. Togo, Mauritanie ou Côte d'Ivoire pour éch. cart. post., timbres et doc. sur pays. S'adr. Daniel SONNECK, à Amécourt (Eure) par Serfontaine.

DIVERS

Deux Pilotes 14 et 12 a. composant chansons s'accompagnant guitare souhait. se produire dim/jeudis dans clubs jeunes, gais, fêtes. FEBVRE, 24, r. de Chalon, Paris (12^e).

Petites Annonces FANFOU

GRANDS CONCOURS

des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images des Albums FANFOU.

Concurrents du JEU DES CANNIBALES. Pour échanger vos doubles,

écrivez aux adresses ci-dessous :

M. Christian TURGIS, Hôtel de la Marine, Port-en-Bessin (Calvados).

M. Raymond JEANTET, Côte Merle, Meythet (Haute-Savoie).

M. Pierre BUISSON, Bât. A CIL, Esc. F, rue Guy-Ropartz, Rennes (Ile-et-Vilaine).

M. Jean-Paul RIVOIRE, 17, rue Benoit-Bernard, Lyon (Rhône).

M. ANGEBAUD, 65, rue Emile-Zola, à Rézi (Loire-Atlantique).

Mme Claude GIRARD, à Archingeay (Ch.-Mme).

Mlle Béatrice PROSSI, Les Codorats, à Avignonnet (Isère).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

TIMBRES-POSTE

Superbes Collections

25 Timbres SPORTS différents 2,10
35 Timbres ANIMAUX différents 2,10
20 Timbres FLEURS différents 2,10
3 t. Jeux Olympiques LIBAN, série compl. 1,60
4 t. Année Géophysique HAÏTI, série complète 4,10
6 t. Homme de l'Espace Tchécos. compl. 1,50
7 Papillons HONGRIE, série complète... 4 »
10 Animaux ZOO HONGRIE, série compl. 5 »
ou les 8 coll. ens. au prix réduit de 20 NF. (argent avec la commande. - Port Gratuit) Expédition Rapide.

J. MOLINA, 2, rue de la Bourse - Paris (2^e) C.C.P. Paris 4872-49.

Nous attendons : vos meilleures photos, vos reportages sur la vie du Grand Cirque de France

● Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'OUBLIEZ PAS ce que « Pilote » attend de vous : Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a pas été séduit par la vie bohème,

tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « PILOTE » !

● Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG.

Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Grass et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jaunesse et François Chatelard, les célèbres émissions : le Crochet

radiophonique et le Quitte ou Double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRESENTATION GRATUITE

AU GRAND CIRQUE DE FRANCE. ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments...

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en BELGIQUE :

le mardi 6 juin et le mercredi 7 juin à LEUVEN (Louvain) et du jeudi 8 juin au mardi 13 juin à BRUXELLES-IXELLES.

AVIATION Magazine de l'ESPACE

Lecteurs de « PILOTE », le journal « AVIATION MAGAZINE de l'Espace » vous offre GRATUITEMENT un exemplaire de votre choix parmi les derniers numéros de ce périodique dans lequel vous trouverez :

- l'actualité aérospatiale,
- l'album du spotter,
- la librairie d'« Aviation Magazine »,
- la chronique de l'aéromodélisme,
- etc.

Il vous suffit de copier, de remplir et d'envoyer le bon ci-dessous.

AVIATION MAGAZINE DE L'ESPACE (Service des ventes)

77, boulevard Malesherbes, Paris (VIII^e)

Nom Prénom
Adresse
Age N° carnet de bord

● (Si cette offre vous intéresse, faites plaisir à l'un de vos camarades : mettez son adresse à la place de la vôtre, et son nom, bien entendu...)

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTral 67-60

Directeur : Jean HERRARD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCINNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-23

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.-M. Speck, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.989-16

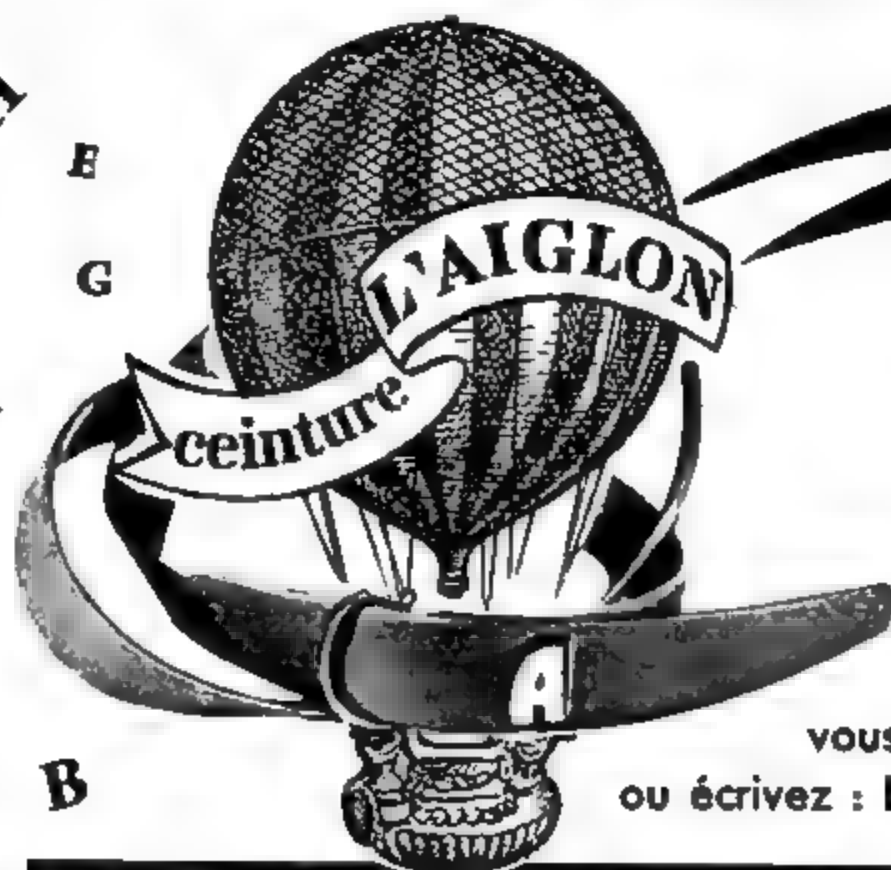
SUISSE :
Interpress S.A., 1, Bessoudjour, Lausanne
ABONNEMENTS
1 an 36 FS.
6 mois 20 FS.
Compte chèques postaux : 11.133-81

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTral 12-75, 13-30, 14-99.



18 juin Fête des Pères
Pensez à votre Papa!

Offrez lui - une ceinture élégante

L'AIGLON
A son initiale

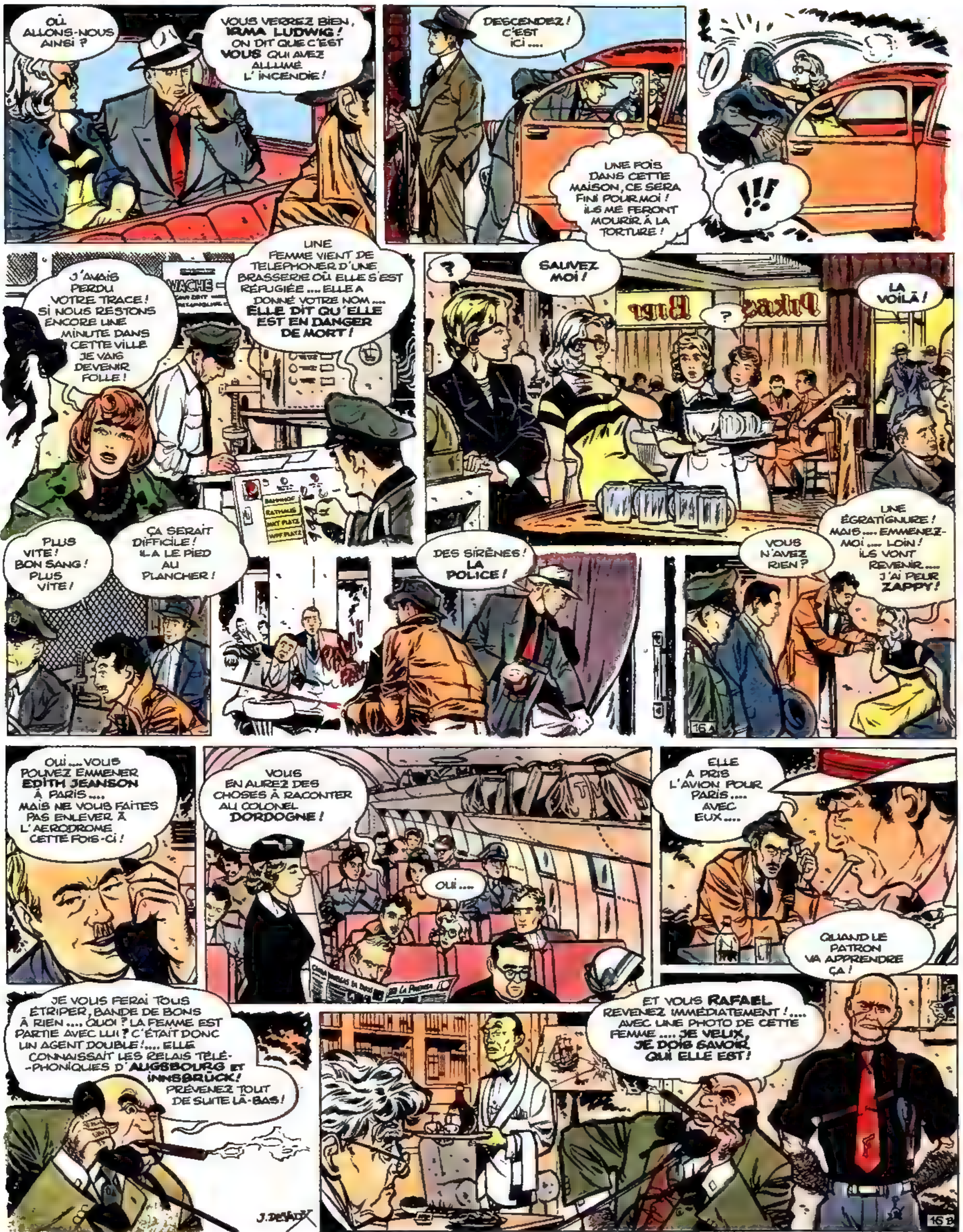
vous la trouverez chez les bons chemisiers de votre quartier
ou écrivez : L'AIGLON, B.P. 236, ANGERS (M.-&-L.), ou tél. PARIS GRA. 55-84



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson, qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Poursuivi par les hommes de von Straffenberg, le reporter est kidnappé. Le Vautour, qui soupçonne une fuite dans le réseau, veut le confronter avec Edith. Zappy fuit encore !



Pilote

N°86
15 JUIN 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE
France : 0,80 NF
Belgique : 10 Fr. B.
Suisse : 0,80 Fr. S.



Une
pour cap
les sages
(pages 6-7)

au Tanganyika :

**SUPER-SAFARI
POUR GRAND ÉCRAN**



UN « TYROSEMIOPHILE »
NOUS ECRIT...

De M. JOSSE, 12, rue de Strasbourg,
Reims (Marne).

« Dans un de vos journaux, vous avez fait paraître, il y a déjà quelque temps, un article sur les collections de vignettes des boîtes à fromage. Etant intéressé par la question, auriez-vous l'obligeance, si cela vous est possible, de me faire connaître l'adresse du siège social de la Société groupant tous les collectionneurs français. »

— C'est en effet dans nos numéros 59 et 60 (des 8 et 15 décembre dernier) que nous avons publié un article consacré à la TYROSEMIOPHILIE, nom barbare qui sert à désigner tout simplement la collection d'étiquettes de boîtes à fromages! Nous sommes heureux de vous rappeler l'adresse du siège social de la Société de Tyrosémiophilie : 24, rue Falguère, Paris (15^e) qui seront heureux de vous accueillir parmi leurs membres.

UN JEUNE FRANÇAIS CHEZ LES COW-BOYS

De Georges NECER, Poitiers (Vienne).

« Je tiens tout d'abord à vous féliciter pour le magnifique rendu de ma photo qui a illustré votre numéro 79 de « PILOTE ». J'ai eu nombre de compliments auxquels j'ai été très sensible. Une légère erreur s'est glissée toutefois quant à la première randonnée (1956) que j'ai effectuée aux U.S.A. En effet, j'ai parcouru cette année-là 13 500 km et non 135 000 km comme le mentionne votre numéro. Peut-être même serait-ce une erreur de ma part et je m'en excuse. Serait-il possible de passer un entrefilet correctif ? »

— Pour nos lecteurs de « Pilote », voilà rétabli le réel kilométrage que vous avez effectué à travers les Etats-Unis... ce qui n'en donne pas moins un étonnant parcours!

LE XXIV^e SALON DE L'AERONAUTIQUE

De Alain et Patrick NEU, 196, avenue de
Versailles, Paris (16^e) :

« Nous venons, mon frère et moi, de recevoir vos invitations gratuites et nous vous en remercions beaucoup. Nous sommes très heureux de pouvoir assister à ce meeting. Nous avons lu dans « Pilote » qu'un lecteur sur dix recevrait un livre, au choix, de la collection « Aviation » des Editions France-Empire. Si nous avons la chance d'être désignés, nous aimerions recevoir : PILOTE DE BOMBARDIER. (Détenneurs des Carnets de Bord n° 1-47-R. 3.4.10.755.114 et 1-50-L. 4.5.8.755.115). »

— Nous avons reçu de très nombreux remerciements des Pilotes, détenteurs de Carnets de Bord qui ont pu, grâce à l'invitation gratuite qui leur était offerte, entrer au XXIV^e Salon de l'Aéronautique. Très prochainement, chers Pilotes, vous saurez si vous êtes l'un des heureux bénéficiaires d'un livre.

SPECIAL CARNET DE BORD

• Nous rappelons par ailleurs à tous nos Pilotes, détenteurs de Carnets de Bord, que sur sa présentation, ils peuvent assister gratuitement à une représentation du Grand Cirque de France (qui sera bientôt de retour en France), visiter gratuitement le zoo de Jean Richard à Ermenonville et bénéficier d'une réduction de 50 % sur notre tarif « Petites Annonces ».

UN PILOTORAMA SUR ALAMO ?

De Gérard TROUCHET, 183, rue Carreterie,
à Avignon (Vaucluse) :

« Etant un fidèle lecteur de « Pilote », je désirerais recevoir le numéro de « Pilote » dans lequel se trouve le pilotorama concernant l'histoire d'« Alamo ».

— Navrés de vous décevoir, cher lecteur, mais nous n'avons publié aucun pilotorama relatif à ALAMO...

UNE EXCLUSIVITÉ « PILOTE »

IL Y A VINGT ANS, UNE VOIX

JEAN GRANDMOUJIN, le grand éditorialiste de Radio-Luxembourg, est l'homme le plus écouté d'Europe. Ses commentaires sur l'actualité l'ont rendu justement célèbre. Jean Grandmoujin vient d'être très malade, sa vie a été en danger. Maintenant, convalescent, faisant une rentrée hebdomadaire sur l'antenne, avant sa rentrée définitive en août, Jean Grandmoujin, nous fait la grande joie de collaborer à Pilote.

A TOUS LES FRANÇAIS

La France a perdu une bataille!
Mais la France n'a pas perdu la guerre!

Des gouvernants de rencontre ont pu capituler, cédant à la panique, oubliant l'honneur, livrant le pays à la servitude. Cependant, rien n'est perdu!

Rien n'est perdu, parce que cette guerre est une guerre mondiale. Dans l'univers libre, des forces immenses n'ont pas encore donné. Un jour, ces forces écraseront l'ennemi. Il faut que la France, ce jour-là, soit présente à la victoire. Alors, elle retrouvera sa liberté et sa grandeur. Tel est mon but, mon seul but!

Voilà pourquoi je convie tous les Français, où qu'ils se trouvent, à s'unir à moi dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance. Notre patrie est en péril de mort. Luttons tous pour la sauver!

VIVE LA FRANCE !

J. de Gaulle
GENERAL DE GAULLE



Le 18 juin 1940, le général de Gaulle lançait un message d'espoir à la France. Cela marquait le début de la Résistance contre l'occupant allemand, le premier pas vers la victoire.

18 JUIN. La France venait de s'écrouler. Panzer et Stukas, la Wehrmacht avait dévalé par les Ardennes. Plus de ligne Maginot qui tienne. Les blindés allemands avaient fait le trou. Bousculés, rejetés à la mer, les fantassins Anglais, Français, tournés en Belgique, avaient fait hérisson sur Dunkerque, le temps qu'une partie d'entre eux puissent s'embarquer sous les bombes et franchir la Manche. Puis ils avaient été submergés par le nombre. Le front français disloqué, les Allemands s'étaient engouffrés en direction du Sud. Cette fois, il n'y avait plus eu de Marne. La Seine avait été franchie, puis la Loire. Plus de bataille, de Verdun non plus. Le Gouvernement avait quitté Paris. Il allait s'embarquer à Bordeaux. On ne passe pas ! Cette fois, l'appel n'avait servi à rien. Ceux qui tenaient le front de l'Est avaient

été tournés. La nasse s'était refermée sur eux. Par milliers, des colonnes de prisonniers avaient pris le chemin de l'Allemagne. La victoire de 14 avait-elle donc été vaine ? Tout était-il perdu ? Le maréchal Pétain avait demandé l'armistice.

C'est alors, en pleine débâcle, au plus amer de l'humiliation, qu'une voix s'est élevée. Elle venait de Londres ; le 18 JUIN 1940. Cette date entrerait dans l'Histoire. La voix disait : « La défaite vous consterne, notre territoire est plus qu'à moitié occupé. Il y a de quoi désespérer, mais à quoi servirait de perdre courage ? Ce qui a été perdu, c'est une bataille, mais la guerre n'est pas perdue pour autant. La France n'est pas abattue parce que son sol est envahi. La lutte continue ailleurs. N'abandonnez pas. Ne renoncez pas. Ce qui vous reste à faire ? C'est bien simple : il y a la guerre à gagner. »

La France aurait pu rester prosternée. La désolation aurait pu l'amener à penser qu'elle n'était plus « dans le coup ». Pire, la colère aurait pu la détourner de ses alliés, l'inciter à ne rien faire pour les aider à venir à bout des Allemands. Qui sait si certains ne seraient pas venus à souhaiter la victoire de l'Allemagne ? L'appel du 18 Juin a retenu les Français de s'engager dans cette voie. Elle leur a fait prendre conscience. Les Français, comme ils l'ont pu, ont résisté tant bien que mal. Ils ont contribué à la Libération. Ils en sont devenus les compagnons. Le fait est qu'une France se refaisait ailleurs. La France avait cette chance que son drapeau ne flotte pas seulement sur son terroir. Il suffisait de reprendre ce drapeau pour que la France fût encore là, et même qu'elle fût un peu là. La France s'est refaite à Brazzaville, au Tchad, en Afrique du Nord. Ses soldats étaient à Bir Hakeim. Ils furent les plus valeureux à Cassino. Sans doute, la Wehrmacht

DES AMIS A L'HONNEUR

Le grand prix de la littérature sportive a été décerné cette année à deux de nos amis, Jean-Claude Baudot et Jean Seguela dont vous avez pu lire le passionnant reportage dans Pilote. Ce prix doté par le haut commissariat à la jeunesse et aux sports est destiné à récompenser les meilleurs auteurs de romans d'aventure parus dans l'année. Pour écrire « la terre en rond », Jean-Claude Baudot et Jean Seguela ont effectué un véritable tour du monde à bord de leur petite voiture. Notre photo : M. Maurice Herzog remettant le prix à J. Seguela.



AVEC CES PNEUS, PAS DE PANNE SÈCHE

L'ARMEE américaine vient de mettre au point un système original pour transporter plus rapidement l'essence nécessaire aux unités combattantes. Chaque pneu contient environ 2 000 litres d'essence. L'ensemble est prévu pour transporter l'équivalent d'un camion citerne de 20 000 litres. Notre photo : un de ces engins en cours d'essai aux Etats-Unis.

par Jean GRANDMOUJIN

GALVANISA LA FRANCE

avait-elle été usée, brisée par les Russes. Il y avait eu Stalingrad, mais aux côtés des Américains, des Anglais, il y avait encore des soldats de chez nous. Des tirailleurs, des goudiers. En Normandie, sur le Rhin, sur le Danube. A cause de l'appel du 18 Juin, la France eut sa part dans la capitulation allemande.

Du passé, direz-vous, de l'Histoire? Pas tellement. Il peut y avoir d'autres 18 Juin, dans l'avenir. L'histoire des nations est faite de leurs 18 Juin. Ceux qui n'ont pas de 18 Juin sont des peuples qui déclinent. La valeur des peuples se mesure même au nombre de 18 Juin qu'ils ont eus.

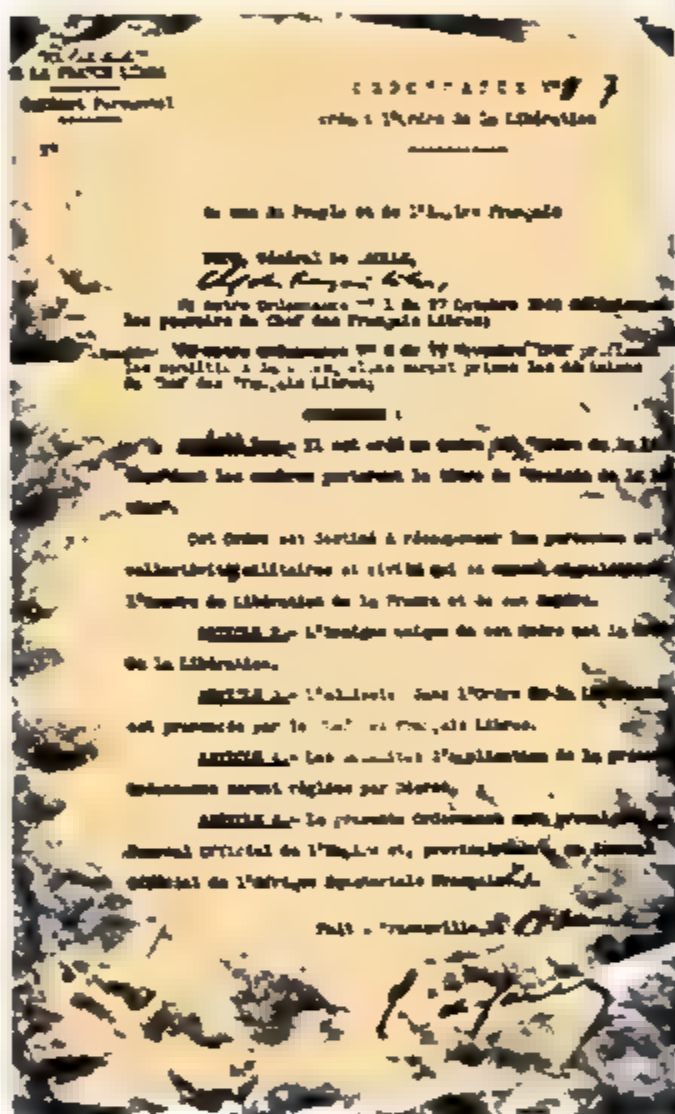
Ce jour-là, un certain Charles de Gaulle nous a appris qu'il n'y avait pas d'armistice! Quelles que soient les armes qu'on ait en mains, on ne les dépose pas. Il n'y a pas un moment où le combat cesse. Sous quelque forme que l'on se batte, c'est pour la vie. On ne se bat pas forcément au canon. Ce peut être tout aussi bien au stylo, dans un laboratoire, dans un bureau, sur une table de travail. Les temps modernes ont multiplié les champs de bataille. Une leçon du 18 Juin est qu'aucun échec ne nous rebute. On continue, quoi qu'il advienne. Il n'y a jamais de défaite pour quiconque n'y consent pas. La seule défaite est de s'y laisser aller.

La guerre des peuples s'étend sur des millénaires, et ce que nous appelons des guerres — 1870, 1914 — n'en sont que des combats. Le 18 Juin contient un autre enseignement, et m'est avis qu'il est du jour: c'est que rien n'arrive jamais, tout change, tout bouge, tout est remis en question à tout instant.

Le 17 novembre 1940, cette ordonnance signée de la main du général de Gaulle donnait naissance à « l'ordre de la Libération » destiné à récompenser les héros de la Résistance.

Il y a un mouvement du monde; s'y opposer ne sert à rien. Les empires ne sont pas immuables quand la force militaire ne suffit pas à tenir un empire, mieux vaut avoir l'intelligence de prendre les devants et d'en modifier soi-même la structure. Ainsi, on transforme un empire en une communauté. Il importe d'être de son temps, de s'adapter aux événements.

Quiconque se refuserait à voir que le monde évolue se ménagerait les pires surprises. Rien n'est jamais compromis. Toute lutte se reprend autrement. Aucune défaite n'est définitive. Un seul mot n'est jamais dit: le dernier. Ainsi, la politique actuelle du Chef de l'Etat est dans la ligne du 18 Juin. Le Président continue le Général. Nous retrouvons là la politique, et c'est l'Histoire de notre temps.



Félicité par Gérard Montagne, son brillant second, Yves Frévet, jeune Lillois de 13 ans, est devenu Grand Sachem du Nord (mais rassurez-vous, un Grand Sachem très pacifique!). Dans les salons de notre confrère « Nord-Matin », notre lauréat reçoit des vœux du représentant de la marque LEE, son prix: un véritable blue-jeans américain, cette nouvelle tenue qui séduit tant les jeunes.

GRACE A L'EXPOSITION LEE LES LECTEURS DU NORD CONNAISSENT TOUT SUR L'OUEST

LES Indiens obligeaient leurs enfants à courir la bouche remplie d'eau (pour leur apprendre à respirer par le nez, même dans l'effort), mais point n'a été besoin de recourir à une épreuve aussi redoutable pour couronner Yves Frévet, premier Grand Sachem du Nord. De simples questions concernant le Far-West lui ont été posées auxquelles Yves a répondu avec brio. Il connaît, par exemple, le grand vaincu de la bataille de Little Big Horn (Custer) et ses vainqueurs (Sitting Bull, Red Cloud); il possède de substantielles connaissances de la langue indienne et est capable de dessiner de mémoire un tomahawk... Toutes choses qu'il a pu apprendre en lisant « Pilote ».

Ce concours, organisé dans le cadre de l'Exposition LEE, a obtenu, comme l'exposition elle-même, le plus grand succès. Les Lillois ont découvert, en même temps que le roi des blue-jeans, le Lee, fabriqué au Texas, la magnifique collection de notre ami Derru-maux, orfèvre en matière de Far-West.

« Pilote » remercie Nord-Matin d'avoir su donner à cette manifestation, encore plus d'éclat, à la faveur de la charmante réception organisée dans ses salons pour la remise des prix, et grâce au soutien constant du grand journal qu'il est.



Pour rendre visite à Douai, aux lecteurs enthousiastes de « Pilote » (si magnifiquement reçus par notre confrère Jean Guilleux de « Nord-Matin »), l'Indien de service, tout droit sorti de Lille, a revêtu la parure des jours de fête.

ÉMULE DE CARUSO, ROBERTINO A FAIT SES DÉBUTS DANS LES RESTAURANTS !

LE petit garçon inconnu, jouant avec ses frères et sœurs dans une simple maison romaine, il travaillait et contribuait pour sa modeste part à nourrir ses sept frères et sœurs. Mais il avait une passion, une vraie, une belle passion, de celles qui vous font franchir tous les obstacles, et qui à 13 ans, vous font dire: « J'aimerais faire mieux que Caruso. » Car la passion de Robertino, c'est le chant. Il a commencé à 6 ans cette carrière qui hier l'a conduit à cet honneur suprême, être présenté au général de Gaulle. Et c'est cela qui l'a le plus ému, il a bredouillé, il est resté sans voix lorsqu'il a appris cela. Le reste: chanter en public, être reçu presque officiellement dans les grandes capitales, ne l'effraie pas, il aimerait même continuer de vivre cette vie plus tard.

Mais ce petit garçon brun comme une olive, aux yeux noirs, et vifs et resté tel qu'il est, et dans un décor de filets de pêche, de coquillages, il a dévoré sa pizza à belles dents: « J'ai préféré la tour Eiffel et l'Arco de Triomphe; j'aime Paris surtout les gens, ils sont sympathiques, simples; Paris gris? Oh! un tout, tout petit peu, bien sûr, je le savais déjà, ce n'est pas le ciel bleu de Rome, mais c'est bellissimo! »

Une bouchée de pizza, une grosse qu'il tient de ses deux mains brunes et immobilisées quelques instants.

Ses trois rêves:

Voir Paris, c'est fait. Robertino veut maintenant une

grande et belle maison pour y loger toute sa famille et puis après, avoir un beau cheval.

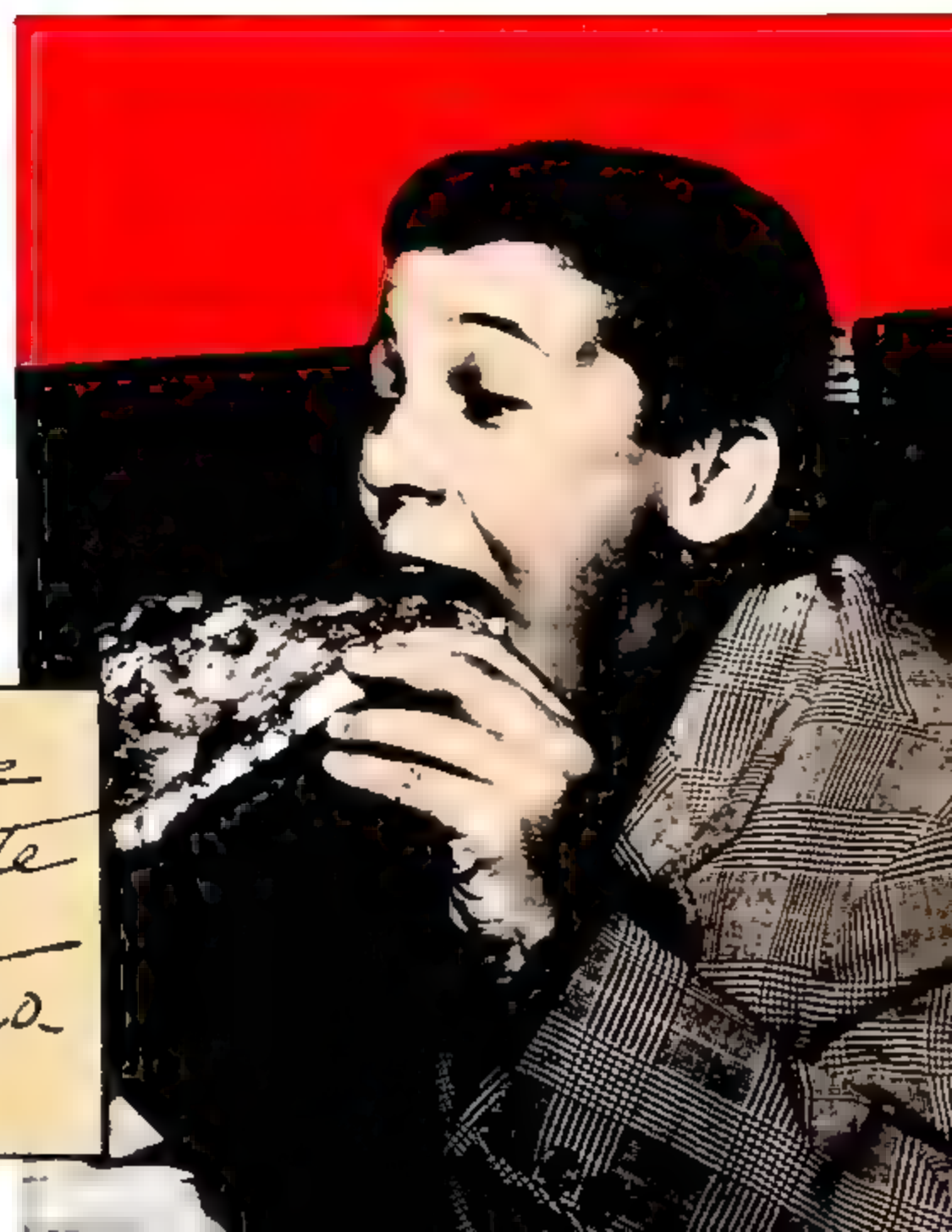
La grosse pizza diminue; bien assis dans sa chaise, une jambe par-dessus l'autre, il est parmi les photographes, comme un poisson dans l'eau. « A part le chant, ma passion, c'est le sport et puis j'aimerais continuer mes études, mais avec des professeurs particuliers. J'aimerais surtout avoir une bonne culture générale... »

Mes chanteurs préférés? Les chanteurs américains... Robertino est jeune et tout naturellement, sa sympathie va vers les jeunes. Il veut d'ailleurs ne chanter que de la musique légère. Il est pourtant très fier d'être comparé à Caruso, qu'il aime beaucoup... Et dans un sourire un peu moqueur: « Qui n'aime pas Caruso en Italie! »

La pizza est maintenant terminée.

Robertino va maintenant « passer » à la T.V. C'est ce qu'il aime le moins a-t-il avoué; au contraire, chanter sur une scène ne l'effraie absolument pas... et puis, Robertino est surtout un garçon simple, qui chante comme chantent les cigales, parce qu'il est né pour cela.

a mes
copains de
Pilote
Robertino





MICHEL TANGUY vous présente "SON" avion LE SUPER-MYSTÈRE B-2

Ah ! bon ? Tu es dans la chasse ?
Sur quoi ?

— Ben... tu sais, je termine mon temps... J'ai à peu près fait tous les réacteurs de l'armée de l'Air. Je me souviens, quand je suis entré en formation, l'escadre avait abandonné les anciens « Vampire » à deux queues et le « Mistral », car elle venait de toucher ses « Ouragan ». A l'époque, c'était un taxi du tonnerre, mais il avait encore une aile droite et le pilotage était facile...

— Et l'aile en flèche ? C'est arrivé quand ?

— C'est arrivé avec les « Mystère », le II d'abord, puis le IVA qui était vraiment un très bon piège.

— C'est avec lui que vous avez commencé à faire des bangs soniques ?

— Oui, mais on devait piquer assez sec pour ça... Alors, ça ne pouvait pas durer longtemps... A la vitesse du son, la planète se rapproche terriblement vite...

— Alors ?

— Alors ? Il a fallu tout simplement attendre les SMB-2.

— Les quoi ?

— Les SMB-2. Cela veut dire « Super Mystère » B2. C'est le piège avec lequel les pilotes militaires français ont pu faire plus de Mach 1 en palier, pour la première fois. C'est important, une chose pareille, pour un pilote !



C'EST ainsi que Michel Tanguy apprit ce qu'était le SMB-2, avant de l'apprendre dans la formation où il fut affecté à sa sortie de l'école de pilotage.

L'histoire du SMB-2 est assez simple. Il est à la fois le dernier avion de la famille « Mystère » et le premier chasseur français ayant dépassé la vitesse du son en vol horizontal, mis à la disposition des escadres...

En juin 1954, il y a sept ans déjà, ces escadres commencent à recevoir leurs premiers « Mystère » IV A. Or, depuis six mois, le constructeur Marcel Dassault faisait voler le type suivant « Mystère » IV B qui, le 24 février 1954, franchit le cap fatidique de Mach 1 en vol horizontal... Pour la première fois sur un avion d'armes, un pilote voyait l'aiguille de son machmètre hésiter un instant devant le chiffre 1, puis « passer de l'autre côté »...

Un peu plus d'un an plus tard, Dassault faisait voler le prototype du « Super Mystère » B 1. L'affaire était sérieuse car, à partir du « Mystère » IV B essayé à fond, les techniciens avaient établi les dessins définitifs de ce qui serait le premier avion d'armes supersonique français. Mais ce prototype était encore équipé d'un réacteur anglais, le Rolls-Royce « Avon ». Donc, le 2 mars 1955, le chef pilote Paul Boudier (Popol pour les amis, celui dont nous avons déjà parlé alors qu'il pilotait un Curtiss à hélice en AOF...) Paul Boudier, donc, enlevait le premier SMB-1 et, le lendemain, lui faisait passer le mur du son en vol horizontal. C'était son quatrième vol...

Aussitôt, l'usine se mit à bourdonner. On tenait un bon avion supersonique. Il fallait le livrer le plus tôt possible aux escadres. Un second prototype fut mis en chantier, mais il fut construit avec des outillages permettant une production de série immédiatement après la réception de la commande. Celle-ci arriva bientôt et la cadence augmenta rapidement.

Pendant tout ce temps, Boudier décollait le premier appareil de pré-série qui devenait le SMB-2 parce que son réacteur était redevenu français. Grâce aux efforts de la SNECMA, le fuselage contenait un « Atar » G de 4 400 kgp muni d'un système de post-combustion. Sans cette post-combustion, la poussée atteignait tout de même 3 700 kgp. Le 15 mai 1956, Boudier enlevait le SMB-2 et, pour ce premier vol, se gardait bien d'allumer sa réchauffe. Cela ne l'empêcha pas de voir son aiguille du machmètre passer de l'autre côté... Voilà qui promettait. Certes, le prototype était vide et désarmé, mais il restait le secours de la post-combustion et, effectivement, l'avion d'armes complètement équipé retrouvait les performances du prototype...

Maintenant, le SMB-2 équipe les formations de chasse de notre armée de l'Air. Au début, il était simplement intercepteur. Son rôle consistait à interdire notre ciel à tout assaillant d'où qu'il vienne. Travaillant en relation constante avec la chaîne de protection radar française et européenne, il était toujours prêt à décoller à toute heure, selon les instructions des radaristes au sol.

Aujourd'hui encore, il assure cette veille constante. On l'a bien vu lors de nos visites à Creil, où des SMB-2 en alerte renforcée se tenaient prêts au départ à chaque seconde...

Mais l'évolution de la stratégie a donné au SMB-2 une autre mission, tout opposée à la première. Habitué à grimper vers le ciel à près de 100 mètres à la seconde, on lui demande encore d'attaquer les objectifs au sol, soit au plafond « zéro » ou presque. C'est pourquoi son armement est extrêmement divers... Pour l'interception pure, il dispose de ses deux canons DEFA de 30 mm automatiques et de 35 roquettes. Ces roquettes sont installées dans une soute MATRA entièrement automatique et entièrement enfermée dans le fuselage, ce qui n'occasionne aucune résistance parasite à l'avancement. Lors du tir, les roquettes empilées dans des tiroirs verticaux descendent sous leur propre poids et sont allumées automatiquement. En une seconde et demie, les 35 projectiles peuvent être lâchés... Il ne fait pas bon être devant à ce moment-là... De plus, des points d'accrochage ont été prévus sous les ailes. Ces points peuvent recevoir deux containers renfermant chacun 19 autres roquettes lourdes...

C'est là qu'intervient la mission d'attaque au sol du SMB-2. En effet, dans cette mission, il dispose toujours de ses deux canons et de sa soute à roquettes de fuselage, mais les points d'accrochage peuvent alors recevoir soit deux bombes de 225 kg, soit deux autres de 450 kg, soit deux réservoirs de napalm, soit encore 12 roquettes air-sol lourdes. Celles-ci prennent alors la place des deux engins air-air à tête chercheuse que la version d'interception pouvait encore emporter...

On voit que le SMB-2 reste un engin redoutable. Cet avion de 10 m d'envergure (à peine plus qu'un Stampe d'école) possède une puissance de feu meurtrière.

D'ailleurs, Michel Tanguy, au fil de ses aventures, saura certainement tirer le meilleur parti de cet arsenal volant qu'est le SMB-2...

Jacques GAMBUT.

QUELQUES CHIFFRES

Envergure : 10,5 m. Longueur : 14,5 m.

Surface alaire : 35 m². Poids à vide :

6 990 kg. Poids total : 9 000 kg.

Charge alaire : 257 kg/m².

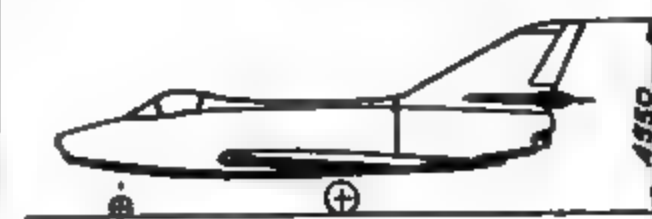
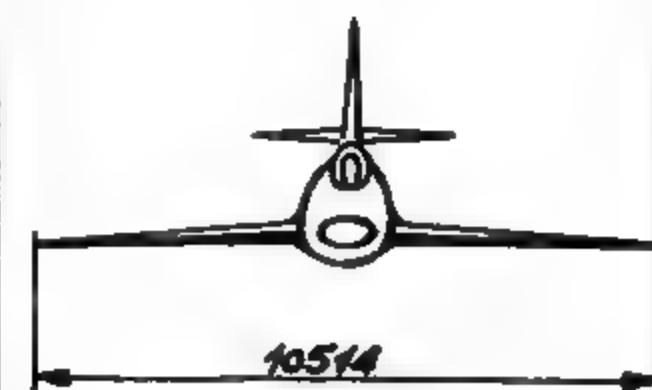
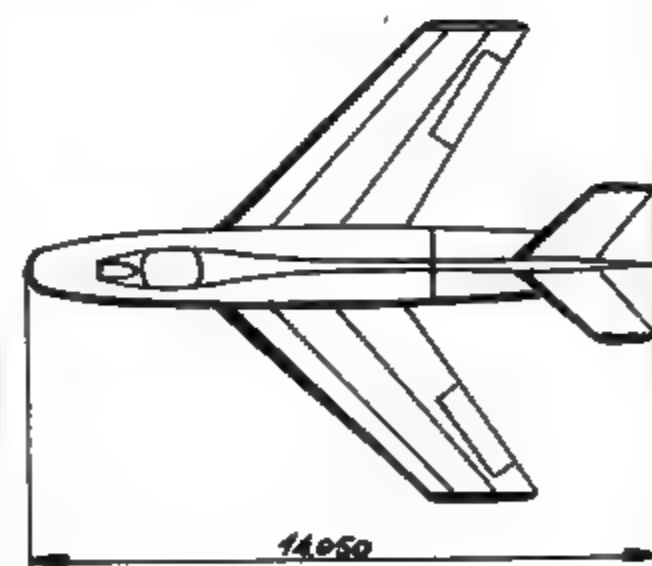
Vitesse maximale à 12 000 m : 1 200

km/h. Vitesse ascensionnelle : 90 m/s.

Plofond pratique : 17 200 m. Autono-

mie de vol : une heure à 1 000 km/h et

à 11 000 mètres d'altitude.



L'arsenal complet
du Super-Mystère B-2.



DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — Tanguy et Laverdure sont affectés à la 10^e escadre de Creil. Ils doivent faire leurs débuts d'équipiers. Laverdure, le premier, prend son vol et exécute de folles arabesques pour prouver sa valeur.



ALLÔ, MENNET NOIR!... FAITES IMMÉDIATEMENT DEMI-TOUR!... ORDRE FORMEL DE VOTRE MONITEUR! **RENTREZ!!!** ET EN VITESSE! OVER!



ALLO, CREIL?!... VOUS AVEZ DIT: "EN VITESSE" HEIN? BIEN COMPRIS!

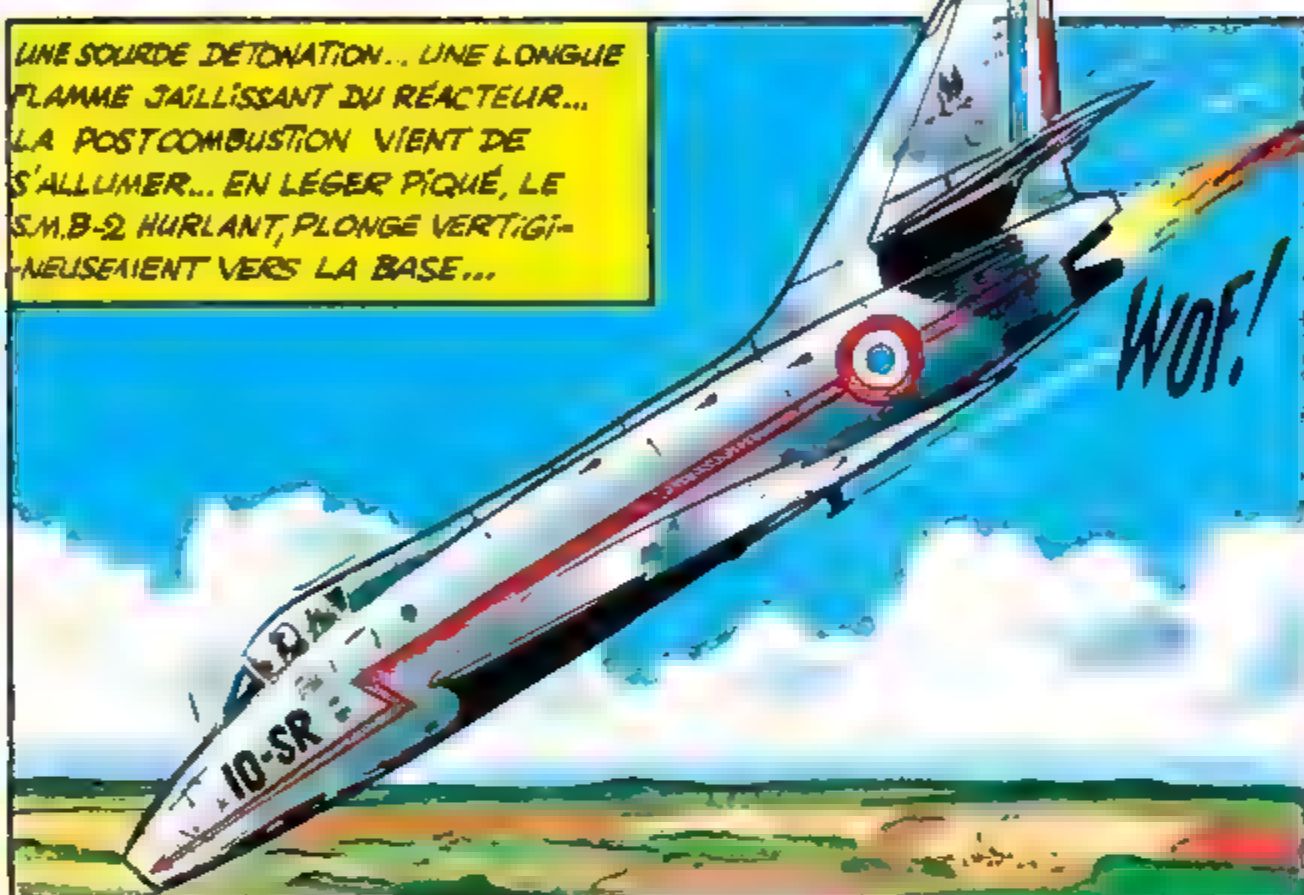


ET VOILÀ QUI, TOUT EN OBÉISSANT SCRUPULEUSEMENT VA ME PERMETTRE DE RÉALISER ENFIN LE RÊVE DE MA VIE: **FRANCHIR LE MUR DU SON!!!** ET COMME UN VRAI PILOTE DE MEETING, AU RAS DES MARGUERITES! **YOUPIIIII!!!**



VOILÀ LA BASE! NAHA NA!... ALORS LA TANGUY ET JAUBERT VONT ÊTRE SOUFFLÉS! ATTENTION! PAS DE ZINC DANS LE CIRCUIT? DÉGAGÉ DEVANT? PARFAIT! JE COMMENCE À PIQUER... J'ALLUME LA GAMELLE!

J'LA POST-COMBUSTION



UNE SOURDE DÉTONATION... UNE LONGUE FLAMME JAILLISSANT DU RÉACTEUR... LA POST-COMBUSTION VIENDE S'ALLUMER... EN LÉGER PIQUÉ, LE S.M.B-2 HURLANT, PLONGE VERTIGINEUSEMENT VERS LA BASE...



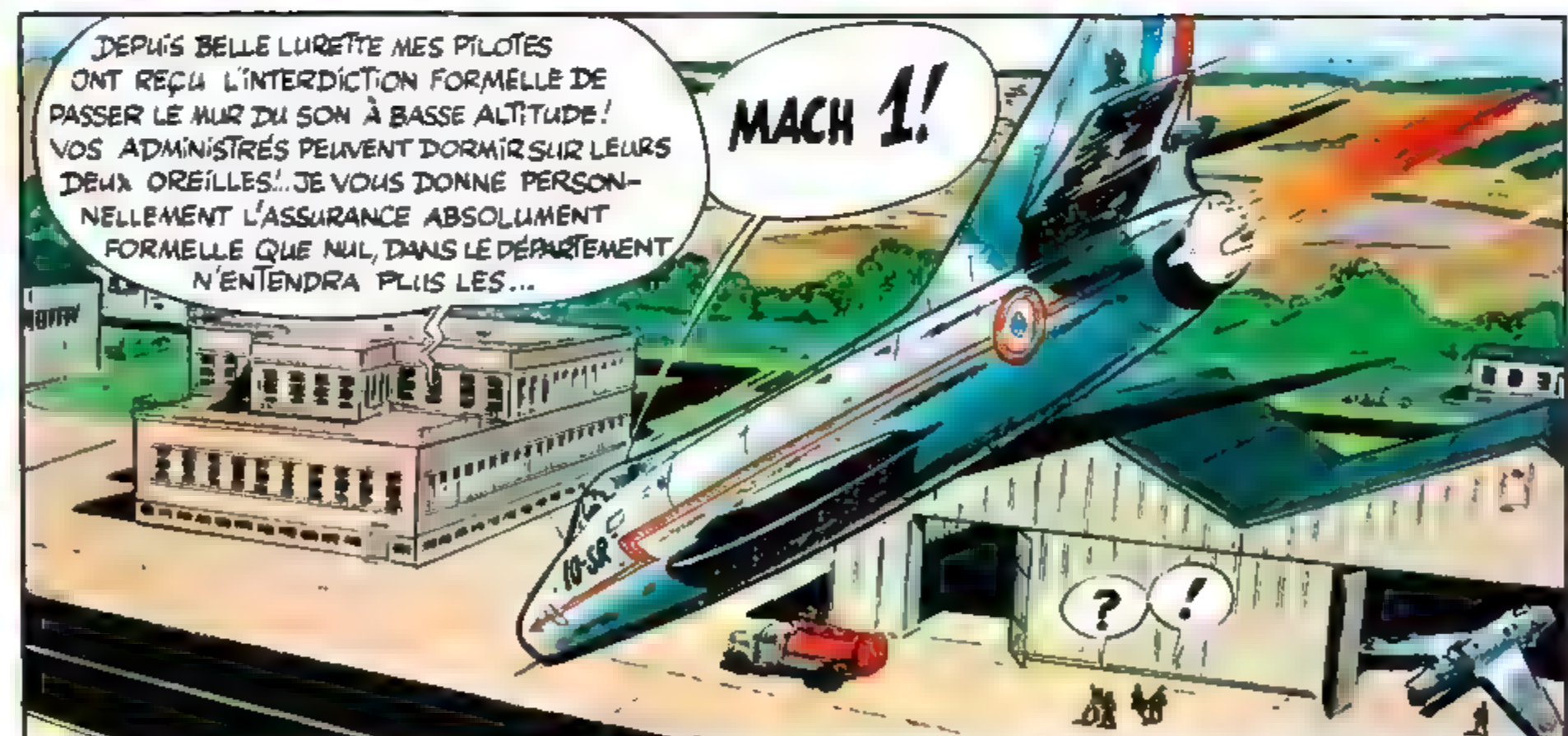
SUR LE CADRAN DU MACHMÈTRE L'AIGUILLE A BONDÉ ET VIBRÉ;... MACH 0,8... 0,9...

(2) CONTRÔLEUR DE VITESSE



OR, AU MÊME INSTANT, AU P.C. D'ESCADRE.

MAIS OUI, MONSIEUR LE PRÉFET, J'AI BÉN REÇU VOTRE RÉCLAMATION... C'ÉTAIT VOTRE DOUZIÈME NOTE? OUI PARFAITEMENT. VOUS PLAÎNDRÉ AUPRÈS DU MINISTÈRE... HEU...



DEPUIS BELLE LURETTE MES PILOTES ONT REÇU L'INTERDICTION FORMELLE DE PASSER LE MUR DU SON À BASSE ALTITUDE! VOS ADMINISTRÉS PEUVENT DORMIR SUR LEURS DEUX OREILLES! JE VOUS DONNE PERSONNELLEMENT L'ASSURANCE ABSOLUMENT FORMELLE QUE NUL, DANS LE DÉPARTEMENT N'ENTENDRA PLUS LES...

MACH 1!



(A suivre.)



Le véhicule qui a permis au cameraman de filmer les chasses sur le vif.

*Aux confins du Tanganyika
des chasseurs aux mains nues
capturent à la fusée des singes
qui crient "Maman" c'est...*

"HATARI

LE TRUQUAGE LE PLUS CHER DU MONDE



La fusée est pointée sur l'arbre (ci-dessus).
Le filet se déploie et retombe (ci-dessous).

« HATARI » veut dire danger en langage Swahili. C'est aussi le titre d'un film que John Wayne vient de tourner au Tanganyika en compagnie de Gérard Blain, Elsa Martinelli, Hardy Krüger et Red Buttons. Le danger, il est présent tout au long de cette histoire où les hommes gagnent leur vie en attrapant les bêtes sauvages vivantes. C'est le premier film tourné en Afrique où l'homme et l'animal se mesurent en un combat égal, sans qu'aucune arme à feu n'intervienne. John Wayne, au cours de sa visite à « Pilote » et avant de prendre l'avion pour le « bush » est-africain, nous avait décrit ce métier magnifique de chasseur de bêtes, si peu courant que seuls deux hommes sont autorisés à le pratiquer sur tout le territoire du Tanganyika. L'un d'eux d'ailleurs, Willie Beer, participa au tournage en qualité de conseiller technique. Dans « Hatari », John Wayne incarne un chasseur chevronné entouré d'aventuriers venus des quatre coins du monde : Roblio, qui s'est enfui de chez lui pour chasser le lion ; Hardy Krüger, un coureur automobile déchu, et Gérard Blain, un bluffeur sympathique. Tous aideront la charmante propriétaire d'une ferme d'animaux à capturer les quelques centaines de singes réclamés par un laboratoire fabriquant un vaccin anti-polio.

● Capturer des singes à l'aide d'une fusée et d'un immense filet paraît de prime-abord une idée saugrenue et pourtant c'est la scène capitale du film « Hatari ». C'est ainsi que six casse-cou, dirigés par John Wayne, décident d'aider la jolie propriétaire d'une ferme d'animaux vivants à s'emparer des cinq cents guenons réclamées par un laboratoire.

Mais capturer cinq cents guenons vives, sauvages, insaisissables, craintives, est un travail de longue haleine. Les chasseurs décident d'utiliser une méthode encore inédite. Ils disposent devant un énorme acacia où s'est installée une tribu hurlante de singes, un vaste filet de nylon dont l'extrémité supérieure est reliée à une fusée.

Chacun se met à l'abri. 5, 4, 3, 2, 1, feu ! La fusée monte dans le ciel, entraînant le filet qui se déploie et va recouvrir l'acacia.

Réussite totale !... Une immense moustiquaire couvre l'arbre aux singes. Mais les guenons, paisiblement installées sur les maîtresses branches, sont postiches...

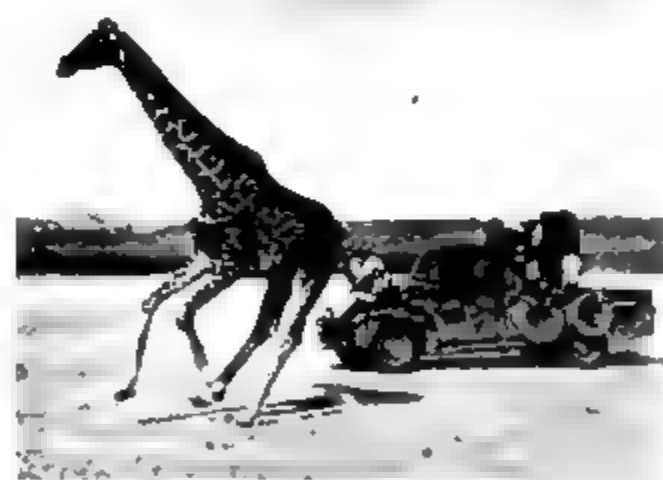


Hardy Krüger avec un casque que lui envierait un homme de l'espace, se hasarde entre les branches de l'arbre qui a été abattu pour lui permettre d'atteindre plus aisément les singes.





**POUR CES VEGETTES DE DURES VACANCES
AU PARADIS TERRESTRE**



OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ●



— Sacré Joseph, il a enfin trouvé le moyen de faire avancer son âne.
(Dessin de Michel Douay.)

• **LE COUREUR N'EST PAS DANS LA COURSE.** — Pauvre Lucotte ! Lucotte est un coureur cycliste de l'Union Sportive Dijonnaise qui participait, récemment, au Grand Prix de la Ville de Dole dans le Jura.

Tout de suite les choses avaient tourné mal. Une crevalson l'avait obligé à laisser passer le peloton et, après avoir réparé, il dut subir une pluie battante alors qu'il appuyait de toutes ses forces sur les pédales pour rejoindre les autres concurrents.

Ruisselant d'eau et de sueur à la fois, il franchit cependant la ligne d'arrivée, mais à Gray, dans la Haute-Saône, à 50 km de Dole : tête baissée, Lucotte s'était trompé de route et de course !

Ainsi surpris de ne voir là que les habitants de la bonne ville de Gray, le malheureux coureur, dégoûté et exténué dut faire venir une voiture de Dijon pour rentrer chez lui !

• **LES DEUX K SUR UN GRAIN DE RIZ.** — On ne vous a pas tout dit sur le voyage du président Kennedy en Europe, mais maintenant que nos hôtes américains ont regagné Washington, on peut raconter quelques histoires. Ainsi, vous savez que le président Kennedy a rencontré M. Khrouchtchev à Vienne, mais vous ne savez sans doute pas que cette entrevue historique a été fixée par un sculpteur arménien sur... un grain de riz.

D'après Radio-Moscou, l'artiste, spécialisé dans les travaux miniatures, a trouvé la place de représenter sur son grain de riz une statue de la Liberté, un arrière-plan des gratte-ciel de New York, une reproduction de la Terre et un pont symbolique qui enjambe le détroit de Behring (entre les Etats-Unis et l'U.R.S.S.) avec, gravée, l'inscription suivante : « Les peuples des Etats-Unis et d'U.R.S.S. pour la paix. »

Un conseil : prenez une loupe si ce précieux grain de riz vous tombe sous les yeux.

● **CADEAUX PRÉSIDENTIELS.** — Parmi les cadeaux distribués par le président Kennedy aux chefs d'Etat qui l'ont reçu, celui offert au général de Gaulle est une lettre de George Washington écrite le 15 octobre 1783 au comte de Noailles.

Quant à Mme Kennedy, l'Office de Tourisme du Cantal a tenu à lui rappeler le séjour qu'elle a fait en Auvergne alors qu'elle n'était que Mlle Jacqueline Bouvier, étudiante à la Sorbonne. Il lui a offert un tableau qui représente le lavoir de la vieille ville de Salers. Pourquoi ? Parce que Jacqueline Bouvier, en 1950, faisait du camping à Salers et

elle avait l'habitude d'y... laver son linge dans le lavoir. Depuis, elle charge quelqu'un de s'occuper de ces détails de la vie domestique.

• UNE FORTUNE POUR LA CHAISIÈRE. — Indirectement, Mme Kennedy a fait une heureuse : la chaisière du Jardin des Tuileries, à Paris. Alors que la première dame des Etats-Unis venait visiter le musée du Jeu de Paume, les reporters-photographes se pressaient autour de l'entrée. Nombreux furent ceux qui grimpaient sur des chaises pour « attraper » un meilleur angle. C'est alors qu'intervint la chaisière qui touchait sinon l'épaule du moins la jambe de chacun d'eux et disait simplement : « C'est vingt francs, monsieur. » Sa recette, ce jour-là, fut, paraît-il, inespérée.

Autre problème, cette voiture carrossée spécialement pour Mme Kennedy, avec toit de plexiglas dominant visibilité totale au cours de ses déplacements en France.

D'abord commandée blanche, elle fut brusquement peinte en noir, par ordre spécial, vingt-quatre heures avant l'arrivée du président Kennedy à Paris. Par la suite, elle a été confiée au célèbre coureur (en retraite) Juan-Manuel Fangio qui l'a utilisée pour aller voir son place, en touriste, et à ciel ouvert, la course automobile des « Vingt-quatre Heures du Mans ».

● **CONFORTABLES CASERNES.** — En même temps que l'équipement, l'habillement de l'armée française va changer. Ainsi sont prévus des bérets en drap pour l'hiver et en toile pour l'été.

Par la même occasion, les chambres seront fournies en matelas à ressorts. O confort !



● **LES MEFAITS DU « BANG ».** — Pilotes d'avions à réaction, volez haut ! Le congrès des Fédérations de Chasseurs vient encore de rappeler que le fameux double « bang ! » des avions à réaction volant trop bas est interdit parce qu'il gêne l'éclosion normale des œufs de faisans, perdrix et autres cailles.

Et ses méfaits ne s'arrêtent pas là. Ainsi, près d'Ambert, en Auvergne, une visonnière (une ferme d'élevage de visons) qui compte 280 bêtes, a même grands procès contre un terrain d'aviation voisin : chaque « bang » trop fort provoquait la colère des visons femelles qui tuaient immédiatement tous leurs petits.

Or, non seulement le propriétaire est attaché sentimentalement à ses portées mais, vue la valeur marchande de ces précieux animaux, chaque événement de ce genre lui coûte, en quelques secondes, plusieurs millions.

NOUS AVONS LU POUR VOUS

« Tout doit disparaître le 5 mai », par Pierre Véry. (Edit. Denoël.) C'est avec beaucoup d'émotion que nous avons lu le dernier ouvrage de Pierre Véry, paru dans la collection « Présence du futur ». Nos lecteurs savent que l'auteur a été notre ami, depuis le premier numéro de « Pilote ». Nous avons eu le plaisir et la fierté de publier dans notre journal un roman

inédit de Pierre Véry : « Les Héritiers d'Avril ». La mort de Pierre Véry, pour nous et pour nos lecteurs, cela a été la perte d'un ami très cher, plein de bonté et de talent. Dans « Tout doit disparaître le 5 mai », nous retrouvons tout l'humour, la fantaisie, la délicatesse et l'ironie de Pierre Véry. Ce recueil de nouvelles de science-fiction, qui s'adresse aux plus âgés d'entre

vous et à vos parents, vous expliquera, entre autres choses, pourquoi parmi les candidats sélectionnés pour le prochain alumnage, on choisira les humoristes. Pierre Vêry vous dira également les raisons pour lesquelles il conviendra de se méfier des grands-pères âgés de 198 ans, ainsi que les inconvénients que l'invincibilité procurera, sans doute, aux espions de l'avenir.

OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ●

EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RESUME. — Cochise essaie de capturer des mineurs qui avaient tenté de le tuer en faisant sauter la falaise.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"

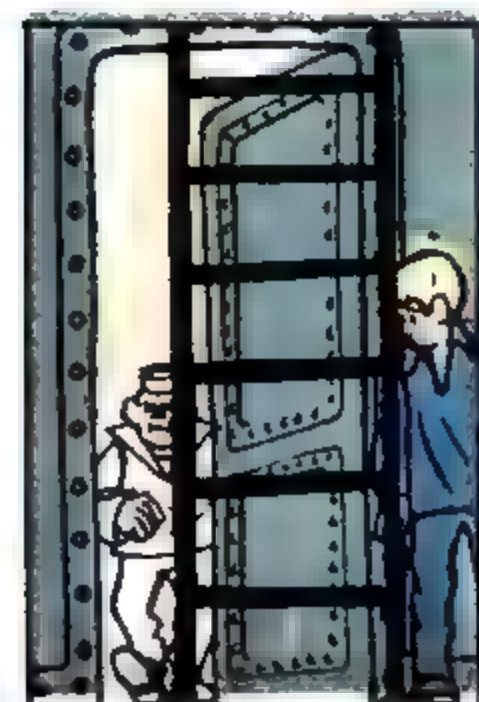
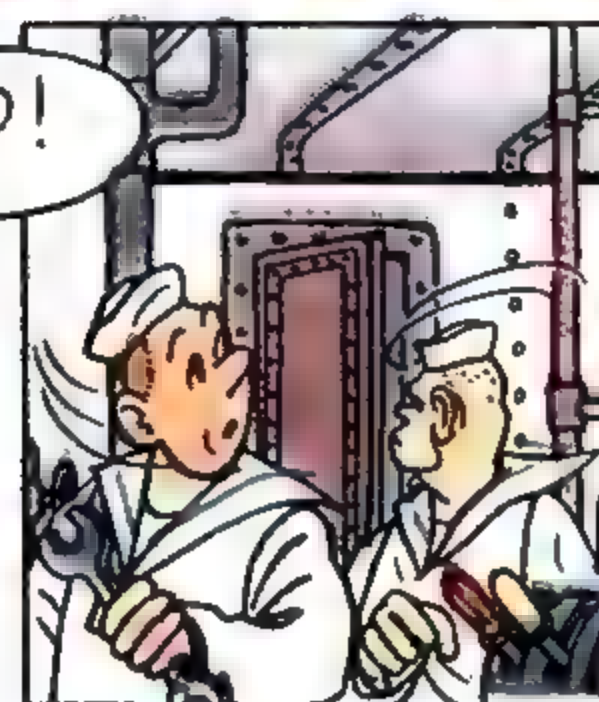
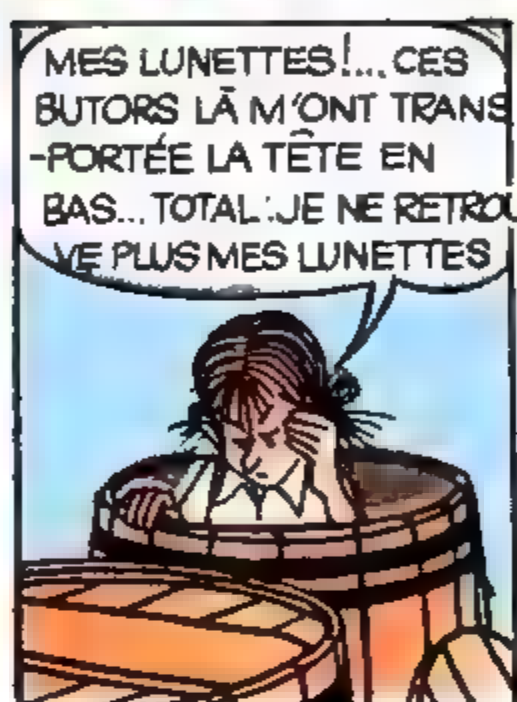




P'TIT PAT

RESUME. — Le Tamanoir va lever l'ancre... avec, à son bord, P'tit Pat, Zézette et d'inquiétants passagers.

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



PRODUCTION
**HARDTMUTH
KOH-I-NOOR**

Tes dessins auront
des couleurs éclatantes !
Ta boîte sera la plus belle !

GOMME ELEPHANT



Heller N°1 en 61
présente
BELLE ISLE
la goélette canonnière
de la série
MARINE
145
pièces



une véritable pièce
de collection Heller

**ATLAS
DE POCHE
BORDAS**
en couleurs

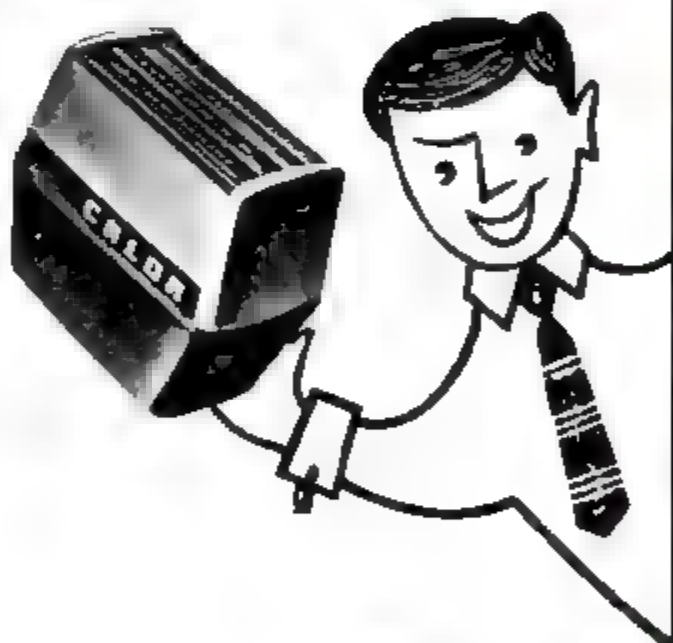
32 pages de cartes - 19 pages
d'index - Pavillons nationaux
- Communications aériennes,
ferroviaires et maritimes.

Format 9x13 - Relié 4 NF

un cadeau CALOR

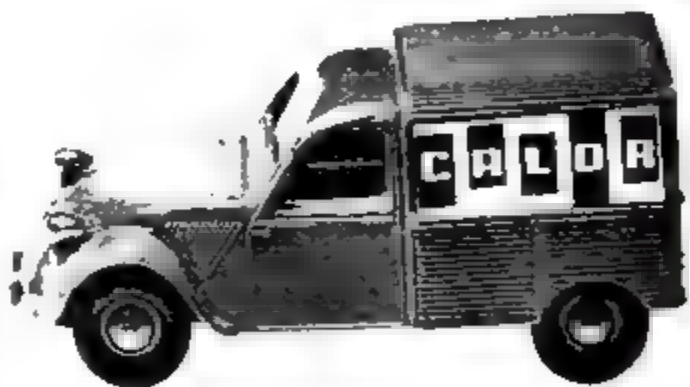
POUR PAPA

Offre-lui pour la Fête des Pères,
le 18 Juin, le nouveau
Rasoir électrique CALOR
à 48,50 NF seulement
Quel cadeau magnifique !



POUR TOI

Tu recevras gratuitement une
superbe camionnette miniature
en nous retournant le bon de ga-
rantie de ce rasoir accompagné
du bon à découper ci-dessous.
LA 2 CV CALOR EST A TOI



BON A DÉCOUPER (écrire en capitales)
Date-Limite d'envoi : 30 Juin
Prénom

NOM
Adresse
VILLE

Département
Je désire recevoir la camionnette 2 CV de CALOR
Ci-joint bon de garantie du rasoir.

P2

Age

Premiers au Parc des Princes

1930 : NAISSANCE DES ÉQUIPES NATIONALES

EN 1930, le Tour de France cycliste en-
tre dans sa troisième période : celle
des équipes nationales, formule tou-
jours en vigueur.

Desgrange comprenant que le grand pu-
blic commençait à se désintéresser, depuis
1925, du Tour de France, lance en 1930
sa formule révolutionnaire : terminée la
course par équipes de marques, formule
rendue stérile par les rivalités commercia-
les, désormais tous les coureurs seront à
égalité et porteront un maillot national ; ce
n'est plus le coureur de la marque X ou Y
qui gagne le Tour, mais le coureur de
l'équipe de France, de l'équipe de Belgique
ou de l'équipe d'Italie.

A un Tour révolutionnaire, il fallait des
vainqueurs révolutionnaires, autant que
possible Français, et les premiers qui ins-
crivirent leurs noms au palmarès de ces
Tours d'après 1930 furent des coureurs
français et de grands coureurs.

ANDRÉ LEDUCQ (1930-1932) : UN « TITI » DE MONTMARTRE

André Leducq va remporter son premier
Tour de France en 1930, dans... les descen-
tes, après avoir failli le perdre également...
dans les descentes. Escaladeur moyen, Le-
ducq prenait énormément de risques en
descendant les cols, selon la formule, « à
tombeau ouvert ». C'est ainsi qu'il prit le
maillot jaune dans les Pyrénées après une
étonnante descente du Tourmalet et de
l'Aubisque. Quelques étapes plus tard, dans
les Alpes, descendant le Galibier à 80 à
l'heure, Leducq va être victime d'une terri-
ble chute, son maillot jaune est bien
compromis, mais grâce à ses équipiers de
l'équipe de France : Pierre Magne, Marcel
Bidot et ensuite Antonin Magne, Charles
Pélissier et Merviel, Leducq parviendra à
reprendre les 20 minutes de retard qu'il
comptait sur Guerra et Demuysère, re-
joindre les deux échappés et gagner l'étape.
L'esprit d'équipe avait prévalu et Leducq
termine en vainqueur le Tour de France
1930, précédant Guerra de 14 minutes.

Plus net sera son succès en 1932, où il
gagnera six étapes : Nantes-Bordeaux, Nice-
Gap, Grenoble-Aix-les-Bains, Evian-Bei-



7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SP

● LUNDI — Des Suisses pour le
Tour. — Alex Burtin, qui aura la
direction de l'équipe mixte Suisse-
Luxembourg dans le prochain Tour
de France, vient de désigner cinq
coureurs suisses. Il s'agit de : Alfred
Ruegg, René Strehler, Heinz Graf,
Rolf Grad et Kurt Gimml. Tous
excellents coureurs, ils auront pour
principale mission d'entourer Charly
Gaul et d'amener le champion
luxembourgeois en bonne position
avant que se présentent les premiers
cols des Alpes.

Champion olympique du 400 mè-
tres nage libre à Melbourne en
1956, l'Australien Murray Rose avait
conservé son titre en remportant le
400 mètres olympiques des Jeux de
Rome en 1960. Deux médailles d'or
à deux olympiades différentes est un
exploit peu commun dans le monde
de la natation. Il semblerait que
Murray Rose ne veut pas en rester
là et qu'il viserait le « triplé ». En
effet, Rose a repris l'entraînement
en vue des Jeux du Commonwealth
britannique qui auront lieu en no-
vembre 1962 à Perth. Vingt mois
plus tard se disputeront les Jeux
de Tokyo.

● MARDI. — Halimi n'est plus
champion du monde. — Sur le ring
de l'Empire Pool de Wembley (ban-
quette de Londres) le brave garçon
qu'est Alphonse Halimi a perdu son
titre de champion du monde des
poids coq. C'était, il est vrai, une
moitié de titre, puisque Halimi était
champion du monde de l'European
Boxing Union, alors que les Amé-
ricains (N.B.A.) reconnaissent pour
champion du monde des poids coq,
le Brésilien Eder Jofre. Champion du
monde cinquante pour cent en mon-
tant sur le ring vers 21 heures,
Alphonse n'était plus rien une heure
plus tard.

Le match fut violent, heurté, très
serré. L'Irlandais Caldwell, nouveau
champion du monde ayant bénéficié,
semble-t-il, de la blessure qui dimi-
nua le Français au huitième round.
Pour être objectif n'oublions pas
que Halimi termina difficilement son
match et en particulier le dernier
round au cours duquel il fut compté
« huit ».

On annonce maintenant un match
revanche en octobre prochain à Lon-
dres. Halimi redeviendra-t-il cham-
pion du monde ?

FAITES VOTRE CHOIX

Jeu 15 juin : Cyclisme : Tour de Suisse (15-21) et Ronde des Flandres
(15-18).
Vendredi 16 juin : Cyclisme : Tour du Luxembourg (16-19). — Football, à
Helsinki : Finlande-Bulgarie pour le championnat du monde.
Samedi 17 juin : Athlétisme : à Madrid, Espagne-France. A Varsovie :
Mémoire Kazocinski (17-18).
Dimanche 18 juin : Cyclisme : A Rouen (circuit des Essarts), championnat
de France sur route. A Turin : Tour du Piémont. Auto : Grand Prix de
Belgique.

fort, Malo-Amiens et Amiens-Paris. Détenteur du maillot jaune depuis Bordeaux, il ne le quittera plus et dominera ce Tour.

ANTONIN MAGNE (1931-1934): LE « SORCIER »

C'est dans le Tour de France qu'Antonin Magne, coureur qui peut être considéré comme le modèle de persévérance, de sang-froid, de lucidité et de courage, c'est dans le Tour de France que Tonin va connaître ses plus beaux succès. En 1927, son premier Tour, il termine à la quatrième place du classement général (victoire de Frantz), remporte une étape, Marseille-Toulon. 1928 (victoire de Frantz), sixième du classement général, deux victoires d'étapes : Nice-Grenoble et Malo-Dieppe. 1929 (victoire de De Waele), septième du classement général. 1930 (victoire de Leducq), troisième du classement général, une victoire d'étape : Montpellier-Marseille. 1933 (victoire de Speicher), huitième du classement général. 1935, il abandonne à la suite d'une chute dans le col du Télégraphe alors qu'il était second du classement général. 1936 (victoire de Silvére Maes), second du classement général, une victoire d'étape (Vire-Caen contre la montre).

En 1931, pour son premier succès, Antonin aura pour principaux adversaires les Belges Demuysère, Rebry et De Waele ; dans l'Aubisque et le Tourmalet il va lâcher les Belges, il gagnera Luchon avec cinq minutes d'avance et prendra le maillot jaune. En difficulté dans les Alpes, Tonin sera sauvé par l'équipe de France, emmenée par Charles Pélissier.

En 1934, Antonin prend le maillot jaune dès la seconde étape Lille-Charleville, passe victorieusement les Alpes, mais va être deux fois accidenté dans les Pyrénées, deux fois il sera sauvé par le jeune espoir français René Vietto qui, respectant l'esprit d'équipe, dépannera à deux reprises son leader, sacrifiant ainsi toutes ses chances. Sans sa chute dans le col du Télégraphe, Magne remporterait le Tour 1935, égalant ainsi le record de Thys.

GEORGES SPEICHER (1933): LE « GAGNEUR »

C'est un coureur du genre Leducq. Né à Paris le 8 juin 1907, Georges Speicher, bel athlète de 1,77 m pour 76 kilos, commença à courir, sans conviction, en 1924, mais sa véritable carrière débuta en 1931.

Dans le Tour de France, Speicher va se classer dixième en 1932 (victoire de Leducq), onzième en 1934 (victoire de Magne), année où il gagna six étapes : Paris-Lille, Belfort-Evian, Evian-Aix, Aix-Grenoble, Marseille-Montpellier et Bordeaux-La Rochelle. 1935 (victoire de Silvére Maes), sixième du classement général, une victoire d'étape : Nîmes-Montpellier contre la montre. Ce sera le dernier tour que Speicher terminera.

En 1933, il va déposséder son coéquipier Maurice Archambaud du maillot jaune à



André Leducq (ci-contre), grand vainqueur de la nouvelle formule du tour de France, était un véritable titi plein de gaieté et de gouaille. Antonin Magne (ci-dessus), vieux compagnon de « Dédé » Leducq, surnommé le « sorcier », est aujourd'hui directeur sportif d'une grande équipe.

Marseille. Son maillot jaune, Speicher le défendra victorieusement contre les Italiens Guerra et Mariano dans les descentes des Pyrénées. Avec seulement quatre minutes d'avance sur Guerra, Speicher remportera son Tour de France.

ROMAIN MAES (1935): SEUL CONTRE TOUS

Né le 10 août 1913 à Zerkogem, Romain Maes, petit, râblé, remporta sa victoire dans le Tour de France 1935.

Le maillot jaune, il l'avait pris dès le premier jour en remportant la première étape Paris-Lille, il ne va plus le lâcher. Dans la première partie des Pyrénées, ce sont ses équipiers qui attaquent et à Luchon, Romain Maes précède Vervaecke de neuf minutes et Silvére Maes (aucune parenté) de 13 minutes ; seconde partie des Pyrénées : attaque italienne, c'est Morelli qui devient second à moins de trois minutes.

A ce moment, la raison et l'intérêt commandent les opérations belges et Romain reçoit l'assistance de ses équipiers. Il gagnera encore la dernière étape Caen-Paris, et laissera Morelli qui termine second au classement général à 17 minutes.

SILVÈRE MAES (1936-1939): L'HOMME DU TOURMALET

Né le 27 août 1909 à Zevekote, Silvére Maes, au profil de boxeur, débuta en 1928 et passa professionnel en 1933.

Il remporta son premier Tour de France en 1936 en prenant le maillot jaune à Archambaud à Briançon. Dans Briançon-Digne, match avec Antonin Magne, Silvére s'accroche dans l'Izoard, il va crever dans la descente de Vars, reviendra dans la descente d'Allos, mais Magne crévera à son tour et Silvére sauvera son maillot jaune.

C'est dans l'étape Luchon-Pau, celle du Tourmalet, que Maes affirmera sa supériorité sur Antonin Magne ; il triomphera à Pau avec neuf minutes d'avance sur le

second, le Français Level et seize sur Magne. C'est avec 27 minutes d'avance qu'il triomphera d'Antonin Magne à Paris.

En 1939 pour son second succès, il va surclasser Vietto dans les Alpes, lui prendre son maillot jaune à Briançon et triompher dans le col de l'Iséran.

ROGER LAPEBIE (1937): UN « PUR SANG »

Né à Bayonne le 16 janvier 1911, mais Bordelais d'adoption, Roger Lapébie découvrit le sport à travers l'athlétisme.

Véritable « pur sang » de la bicyclette, Roger Lapébie était capable du meilleur comme du pire. Dans le Tour de France, il se classe 23^e en 1932 (victoire de Leducq) et y remporte l'étape Gap-Grenoble. Vingt-neuvième en 1933 (victoire de Speicher), troisième en 1934 (victoire d'Antonin Magne) et cinq succès d'étapes : Charleville-Metz, Metz - Belfort, Cannes - Marseille, Montpellier-Perpignan et Perpignan - Ax-les-Thermes.

Son tour victorieux en 1937 fut très mouvementé. Bartali maillot jaune abandonne après sa chute dans les Alpes, Lapébie est alors troisième du classement général à 1'20" de Silvére Maes. Lapébie n'a plus que 25 secondes de retard sur Maes, les Belges décident alors d'abandonner, en bloc, à Bordeaux, et Lapébie devient leader du classement général. Son maillot jaune, Roger Lapébie ne le quittera plus, il gagnera son Tour de France à la moyenne de 31,750 km/h.

GINO BARTALI (1938-1948): LE APUINTEIL DES GOMMETS

Gino Bartali fit connaissance avec le Tour de France en 1937, il venait de remporter le Tour d'Italie. Il va prendre le maillot jaune à Maurice Archambaud, à l'issue de l'étape Aix-les-Bains - Grenoble.

Gino Bartali, le champion italien qui sut gagner deux tours à dix années d'intervalle.

après une étonnante ascension du Galibier. Mais le lendemain, drame : à trente kilomètres de Briançon, en pleine descente, Gino et ses compagnons d'échappée, les Italiens Camusso et Rossi vont déraiser et chuter dans le ravin. Le Tour 1937 était terminé pour Gino.

1938 : Bartali revient en France, fermement décidé à remporter enfin le Tour. De Digne à Briançon, Bartali fera cavalier seul dans Allos, Vars et l'Izoard ; il arrivera à Briançon avec plus de cinq minutes d'avance sur le second. Le Tour de France 1938 est terminé.

Il faudra attendre dix ans pour revoir Gino sur le Tour. En 1948, il va gagner sept étapes. Porteur du maillot jaune dès la première étape, il le perdra pour le reprendre à un jeune Français appelé Louison Bobet (cela vous dit quelque chose ?) après l'étape du Galibier.

Prochain et dernier article :
de Robic (1947) à Nencini (1960)



7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT • 7 JOURS DE SPORT

● **MERCREDI.** — La Coupe d'Europe quitte l'Espagne. — Au Vankdorf Stadium de Berne, la finale de la Coupe d'Europe des Clubs n'a pas permis d'assister à du très grand football. Jeu pas très relevé certes, mais finale passionnante, pleine de suspense. Donc Benfica de Lisbonne est vainqueur pour 1961 de la Coupe d'Europe des Clubs et succède au Real de Madrid.

A Berne, on pensait que les Catalans de Barcelone (avec l'appui de leurs prestigieux Hongrois : Kubala, Kocsis, Czibor) ne feraient qu'une bouchée des Portugais de Benfica. Le début de la partie sembla d'ailleurs confirmer le pronostic, après vingt minutes de jeu, en effet, sur une tête de Kocsis, Barcelone ouvrait la marque, tout était en ordre et on pouvait assister à un régal des Catalans. Soixante-dix minutes plus tard, trois nouveaux buts avaient été marqués... par Lisbonne qui remportait ainsi la sixième Coupe d'Europe des Clubs.

Certes, il est possible de dire que le moins mauvais football fut pratiqué par Barcelone, que les Catalans furent terriblement mal-

chanceux, que par contre Lisbonne fut très heureuse.

C'est cela le football, le facteur chance intervient parfois. Il faut ajouter que les Portugais jouaient le « match de leur vie » et ils l'ont gagné.

● **JEUDI.** — Un record du monde pour les Italiens. — Au stade de l'Arena de Milan, l'athlète italien Carlo Liviore a battu le record du monde du lancer du javelot en réalisant un jet de 86,74 mètres. L'ancien record appartenait à l'Américain Al Cantello depuis 1959 avec 86,04 mètres.

Liviore n'est pas un inconnu pour le public français qui le vit en action tant à Colombes qu'à Lyon et Monaco. Né le 10 novembre 1937 à Carre (dans la province de Vicenza), Liviore est un très bel athlète mesurant 1,83 mètre et pesant 92 kg. Il appartient à une dynastie de lanceurs de javelot, puisque son frère — qui est également son conseiller — fut finaliste olympique du lancer du javelot à Melbourne en 1956.

Il n'est pas certain que le jet de Liviore soit reconnu comme record du monde, l'athlète italien ayant utilisé pour sa performance le javelot américain « Held » qui n'est plus reconnu officiellement par la fédération internationale.

Il serait dommage que pour un problème de règlement Liviore ne soit pas recordman du monde.

● **VENDREDI.** — Binda ne digrera pas la Squadra. — Remous dans les cercles dirigeants du cyclisme italien. Il semblerait maintenant acquis que Alfredo Binda ne soit pas reconduit dans ses fonctions de directeur technique de l'équipe d'Italie du prochain Tour de France cycliste.

L'ancien champion du monde sur route a été, pendant douze années consécutives, le directeur de la « Squadra », il a quatre fois ramené à Rome le maillot jaune avec Bartali en 1948, Coppi en 1949 et 1952 et Nencini l'année dernière.

Son successeur serait l'ancien routier Antonino Covolo qui fut un bonnet coureur vers 1950.

Autre défection certaine dans l'équipe italienne : celle de l'ancien recordman du monde de l'heure Ercole Baldini qui, dans le plâtre depuis sa chute de la première étape du Tour d'Italie ne sera pas en condition pour prendre le départ de Ronen.



● **SAMEDI.** — Le Stade Montois comme en 1960. — Pour le Stade Montois c'est désormais une tradition de battre le champion de France de rugby en finale du challenge Du Manoir. L'an dernier, il triomphait à Lourdes, cette année c'est Béziers, nouveau champion de France, qui doit subir sa loi. Sur notre photo l'on voit les Montois faisant un tour d'honneur au Parc des Princes, après leur victoire.

On reconnaît de gauche à droite : Requena, Darrowy, Cazals et Lestage.

Wim Van Est pour la troisième fois. — Vainqueur en 1950 et en 1952, le Hollandais Wim Van Est vient de réaliser l'exploit peu commun de remporter Bordeaux-Paris pour la troisième fois et cela... onze ans après son premier succès ! Bordeaux-Paris 1961 se sera terminé à l'avantage des « vieux » coureurs, car avec Van Est qui triomphe à 38 ans, notre ami Louison Bobet (36 ans), auteur d'un étonnant retour termine deuxième à 24 secondes du Hollandais.

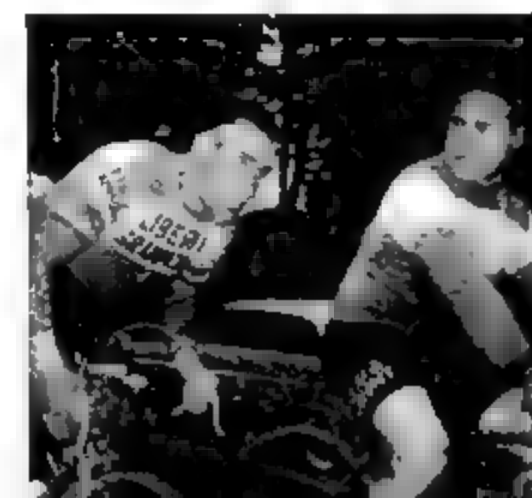
● **DIMANCHE.** — Monaco, champion de France. — Il a fallu attendre la dernière journée du championnat pour connaître le champion de France 1960-1961 de football. Rarement le championnat de France connaît une telle fin.

Cette saison, Monaco et le Racing Club de Paris ont joué tour à tour les prétendants à la succession des Champenois et, aujourd'hui, par un petit point, Monaco devance le Racing de Paris et inscrit son nom au palmarès de la compétition nationale.

L'équipe chère au Prince Rainier va de succès en succès, la saison passée c'était la Coupe de France qui partait pour douze mois en Principauté, cette année le titre de champion de France échoit aux hommes entraînés par Leduc.

Monaco est champion de France, l'équipe monégasque représentera donc le football français, la saison prochaine dans la Coupe d'Europe.

Cette dernière journée de championnat a été également décisive dans le bas du tableau. Nous connaissons les quatre équipes qui sont reléguées en seconde division : Troyes, Valenciennes, Limoges et Grenoble. Enfin, Montpellier est champion de France de seconde division et monte la saison prochaine en première division en compagnie de Metz, Sochaux et Strasbourg.



Nicolas

ANSELME ET ODILE PATMOUILLE

AUJOURD'HUI, papa, maman et moi, nous allons prendre le thé chez M. et Mme Patmouille. M. Patmouille travaille dans le même bureau que papa.

« Tu vas bien t'amuser, Nicolas, m'a dit papa. Patmouille a deux enfants, un petit garçon et une petite fille, il paraît qu'ils sont très gentils. Je compte sur toi pour leur montrer que tu es bien élevé... » Moi, j'ai dit que j'étais d'accord. M. et Mme Patmouille nous ont ouvert la porte de leur maison et ils ont eu l'air drôlement contents de nous voir. « Anselme ! Odile ! Venez voir votre petit cama-



Mme Patmouille une farce que j'avais faite, et ça m'a étonné, parce que, quand je l'avais faite, la farce, maman n'avait pas rigolé du tout.

« Bon, tu viens ? » m'a dit Anselme, et je l'ai suivi jusqu'à sa chambre. Quand nous sommes arrivés, Anselme s'est tourné vers Odile, et puis il lui a dit : « Je t'ai pas dit de nous suivre, toi ! » « Et pourquoi je suivrais pas ? » a demandé Odile. C'est ma chambre aussi. Et puis j'ai autant le droit de goûter que toi ! Pourquoi je suivrais pas alors, hein ? » « Parce que t'as le nez rouge, voilà pourquoi ! » a répondu Anselme. « C'est pas vrai ! C'est pas vrai ! J'ai pas le nez rouge, a crié Odile. Je vais le dire à maman ! » Et puis on a vu arriver Mme Patmouille avec ma maman. « Alors, a demandé Mme Patmouille, vous n'êtes pas encore en train de goûter ? Le chocolat va refroidir. » « Il a dit que j'avais le nez

rade Nicolas ! » a crié Mme Patmouille, et Anselme et Odile sont venus. Anselme est un peu plus grand que moi, Odile, elle est plus petite. On s'est dit : « Salut. » « Je suis sûr que Nicolas travaille très bien à l'école, n'est-ce pas, madame ? » a demandé Mme Patmouille à maman. « Ne m'en parlez pas, madame, a répondu maman, il nous donne bien du souci, il est tellement étourdi ! » « Ah ! là là, a dit Mme Patmouille, et le mien donc, madame ! Et puis la petite me fait tout le temps des angines. Ah ! ces enfants, madame, ils nous causent bien du tracas ! » « Anselme, Didile, a dit M. Patmouille, emmenez votre petit camarade goûter. Amusez-vous bien et soyez sages ! » M. Patmouille a expliqué à maman qu'on nous avait préparé la table du goûter dans la chambre des enfants, pour que nous



puissions être tranquilles. Et puis, il a pris papa par le bras, et il a commencé à lui raconter des histoires sur M. Mouchebroume, qui est le patron de papa et de M. Patmouille, pendant que maman racontait en rigolant à



rouge ! » a crié Odile. Mme Patmouille et maman se sont mises à rigoler. « Ils sont très taquins », a dit Mme Patmouille. Et puis, elle a cessé de rigoler, elle a regardé Anselme et Odile avec des gros yeux et elle a dit : « A table et que je ne vous entende plus ! » et elle est partie avec maman. Nous étions assis tous les trois autour de la table, on avait chacun un bol de chocolat, un morceau de gâteau, et il y avait du pain d'épices et de la confiture. C'était bien. « Tu es une cafarde ! » a dit Anselme à Odile. « C'est pas vrai, a dit Odile, et si tu dis encore une fois que je suis une cafarde, je le raconte à maman ! » « Et moi, cette nuit, je te ferai peur ! » a dit Anselme. « Bah ! tu ne me fais pas peur, tu ne me fais pas peur » a chanté Odile. « Ah ! non ? » a demandé Anselme, eh bien je te



ferai le monstre. Ouuh ! Je suis le monstre ! » « Bah ! a dit Odile, le monstre, ça ne me fait plus peur. » « Alors, a dit Anselme, je ferai le fantôme. Ouuh ! Je suis le fantôme ! » Odile a ouvert sa bouche toute grande, et elle s'est mise à pleurer et à crier : « Je veux pas que tu fasses le fantôme ! Je veux pas que tu fasses le fantôme ! » Et puis Mme Patmouille est arrivée, pas contente du tout. « Si je vous entends encore une fois, elle a dit, je vous punis tous les deux. Qu'est-ce que va penser Nicolas ? Vous n'avez pas honte ? Regardez comme il est sage, Nicolas ! » Et elle est partie.

On a fini de goûter, et Anselme m'a dit : « A quoi on joue ? » « Si on jouait avec le train électrique ? » a demandé Odile. « Toi, on t'a pas sonné, a dit Anselme. D'abord, les filles, ça joue à la poupée au lieu d'ennuyer les grands ! » « Le train, il est à moi aussi ! Papa nous l'a donné à tous les deux ! J'ai le droit d'y jouer autant que toi ! » Anselme s'est mis à rigoler, et il m'a regardé en montrant Odile du pouce. « Non, mais, tu l'as entendue, celle-là ? » il m'a dit. « Parfaitement, a dit Odile, il est à nous deux, le train, et si tu ne me laisses pas y jouer, personne n'y jouera ! » Anselme est allé vers l'armoire et il a commencé à sortir des rails et une chouette locomotive avec des tas de wagons. « Non, non et non ! Je te défends de toucher à mon train ! » a crié Odile. « Tu veux une baffa ? » a demandé Anselme, et puis la porte s'est ouverte et M. Patmouille est entré avec papa. « Tu vois, a dit M. Patmouille à papa, ça c'est la chambre des enfants. Alors, les petits, on s'amuse bien ? » « Il veut jouer avec mon train et il ne veut pas que j'y joue ! » a crié Odile. C'est bien, c'est bien, continuez, a dit M. Patmouille, en passant sa main sur les cheveux d'Odile. Dis donc, vieux, tu te souviens la fois où le père Mouchebroume avait appelé Barlier pour lui demander de traduire une lettre en anglais ? Ce qu'on a pu rigoler ! » et puis papa et M. Patmouille sont partis.

« T'as vu ? a dit Anselme. Papa a dit qu'on pouvait jouer sans toi, au train électrique ! » « C'est pas vrai ! Il a dit qu'il me l'avait donné à moi ! » a crié Odile. Anselme, il s'est mis à installer les rails. « On va faire passer le train sous le lit, sous l'armoire

et derrière la table » m'a expliqué Anselme. « Tu ne joueras pas avec mon train ! » a crié Odile. « Ah ! non ? » a dit Anselme, essaye voir ! » Alors Odile a donné un coup de pied sur les rails. Ça, ça ne lui a pas plu à Anselme, qui a donné une grande claque à Odile. Odile a eu l'air très étonnée, elle est tombée assise par terre, et elle est devenue tellement rouge, qu'on ne voyait plus son nez. « Je vais te tuer ! Je vais te tuer ! Je vais te tuer ! elle a crié, et puis elle a ramassé la locomotive, et paf ! elle l'a jetée sur Anselme, qui l'a reçue sur la figure. « C'est raté ! C'est raté ! C'est ratéuuuuu ! » a dit Anselme. Et puis il a levé les bras, et il a fait : « ouuh ! je suis le fantôme ! » Alors là, ça a été terrible, parce qu'Odile s'est mise à crier, et puis elle s'est jetée sur Anselme et elle l'a griffé, et Anselme lui a tiré les cheveux, et elle l'a mordu, et M. Patmouille, Mme Patmouille, papa et maman sont entrés pendant qu'Anselme et Odile se roulaient par terre. « Voulez-vous arrêter, tout de suite ! » a crié Mme Patmouille. « Vous n'avez pas honte ? » a crié M. Patmouille. « C'est sa faute, a crié Anselme, elle voulait casser mon train et elle m'a jeté ma locomotive ! » « C'est pas vrai ! a crié Odile, c'est



lui qui a fait le fantôme et qui m'a tiré les cheveux ! » « Suffit ! a crié M. Patmouille. Vous êtes des garnements et vous serez punis ! Pas de dessert ce soir et pas de télévision cette semaine ! Et ce n'est pas la peine de pleurer, si vous ne voulez pas une bonne fessée chacun ! » « Oh ! mon Dieu, a dit maman à papa. Tu as vu l'heure qu'il est, chéri ? Il est temps de rentrer... »

Et quand je me suis retrouvé à la maison, seul dans ma chambre, je me suis mis à pleurer.

C'est vrai, quoi, c'est pas juste ! Pourquoi je n'ai pas de petite sœur pour jouer avec moi ?

par SEMPÉ et GOSCINNY



JEU La Hutte

Es-tu un bon détective ?

Ces trois silhouettes se trouvent dans le catalogue en couleurs de LA HUTTE. Réclame-le au magasin LA HUTTE de ta ville et donne nous le nom des vêtements qu'ils portent.

Si ta réponse est juste, tu recevras une troisième surprise amusante.

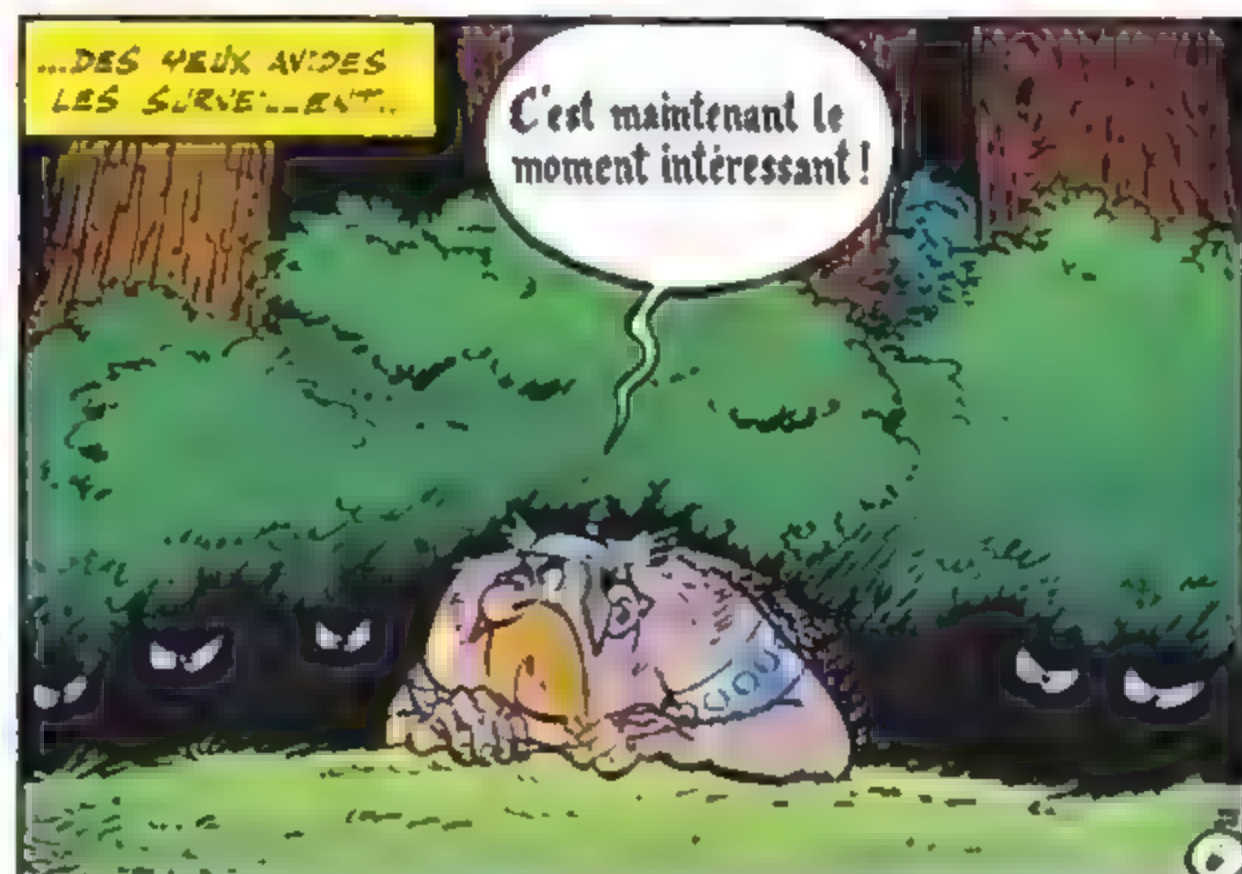
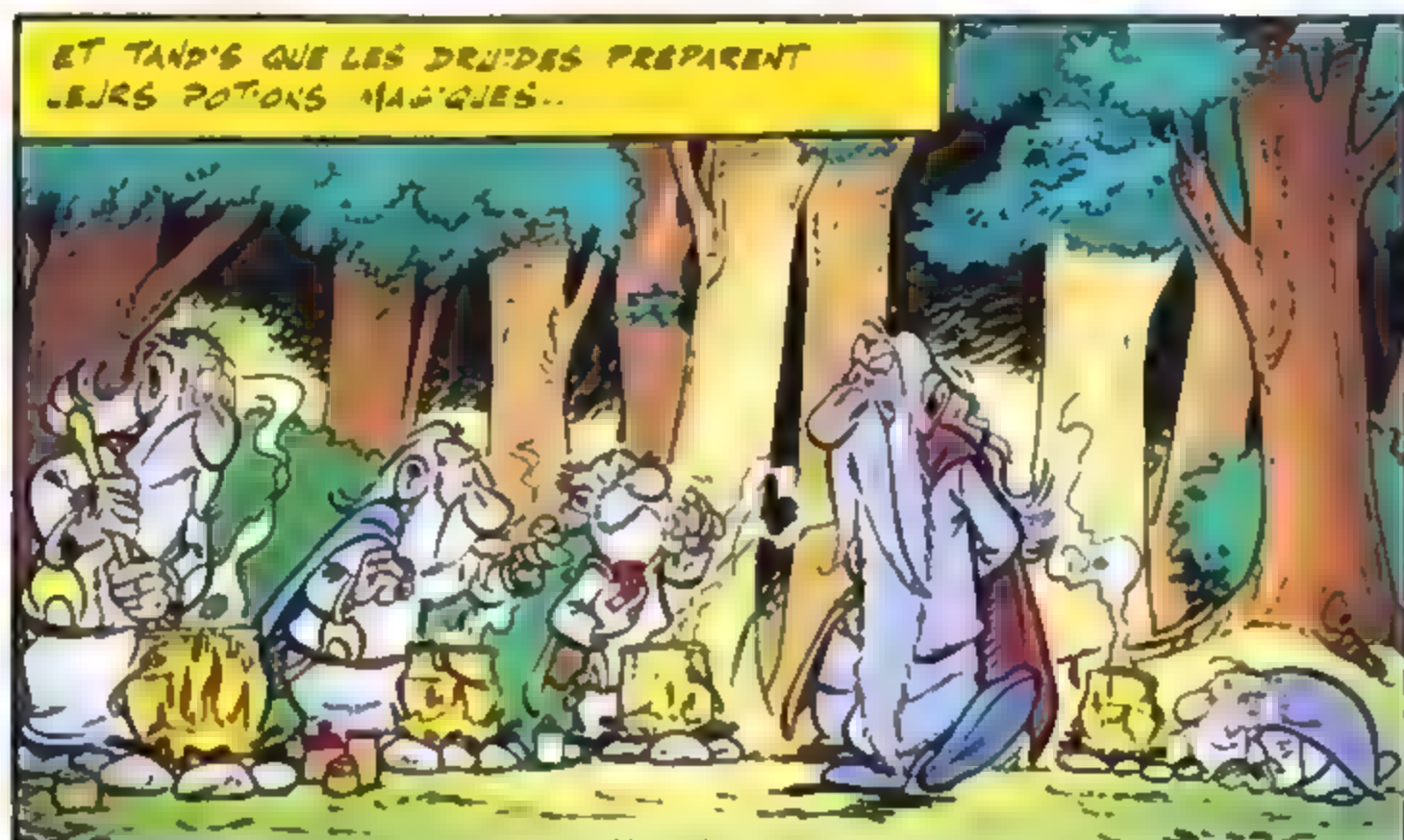
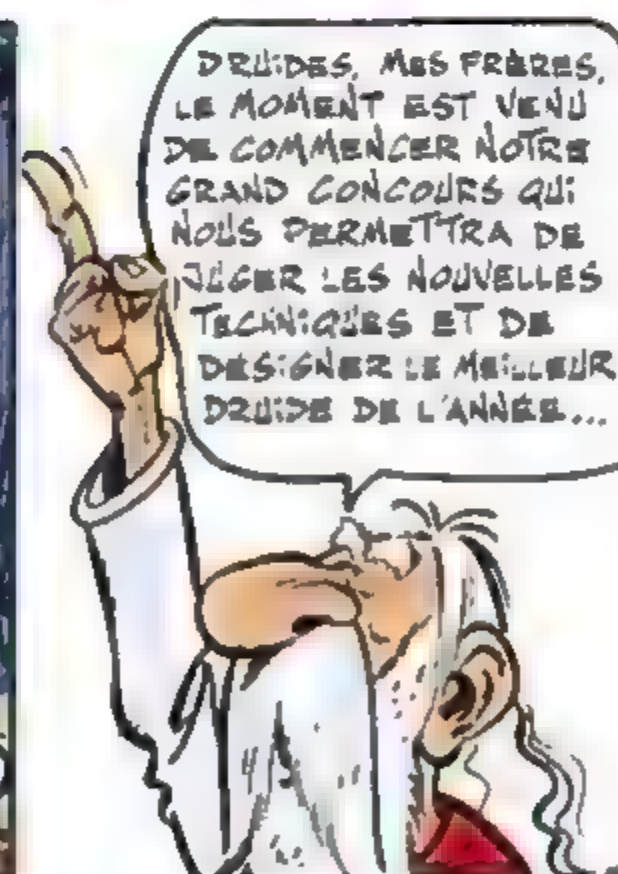
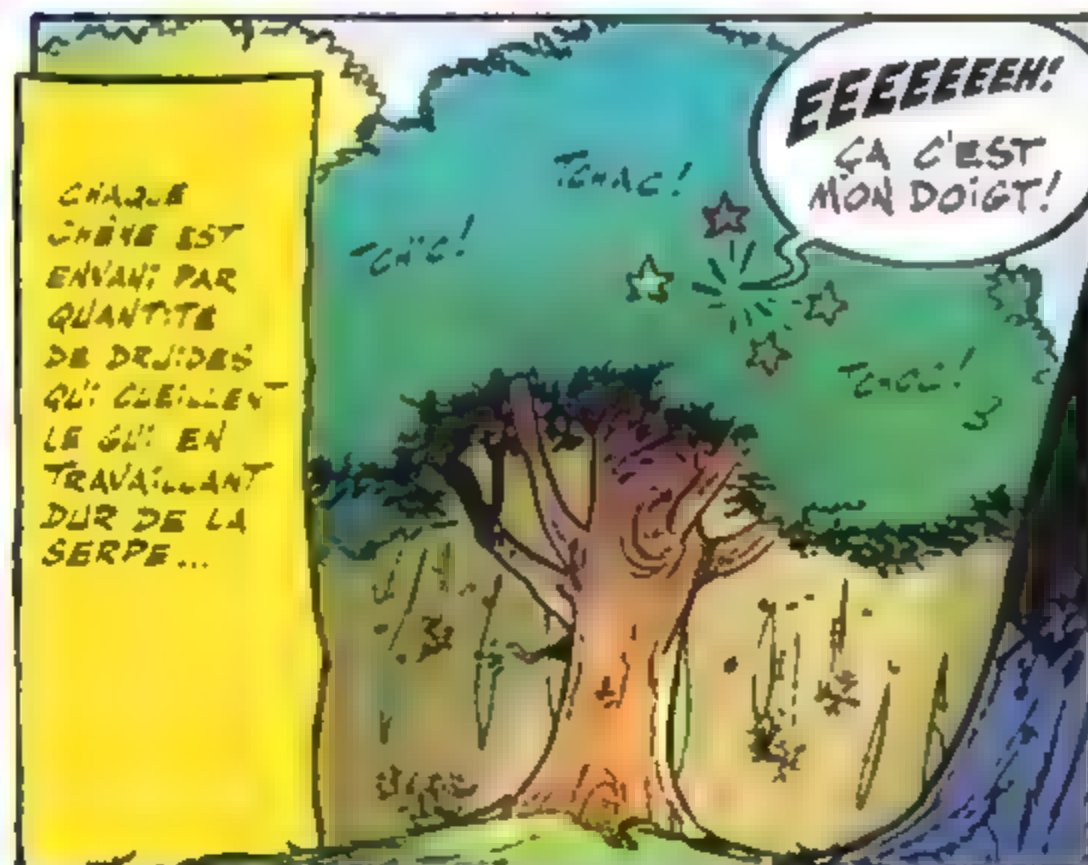
En indiquant ton adresse écris à LA HUTTE - B.P. 313 - PARIS 13



Astérix et les Goths

dessins: UDERZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Astérix et Obélix accompagnent Panoramic à la réunion des druides. Les Goths rôdent dans la région, ayant mission de capturer le meilleur druide pour préparer l'invasion de la Gaule et de Rome avec l'aide de sa magie.



Esso Junior



PRÉSENTE
UN ESSOFILM
DE JEAN-MARIE
LAONNEC

LE RETOUR DE GILLES FEU-VERT



José Esteban Silveira n'était certes pas un assassin. Il fit pourtant, ce matin-là, un geste de meurtre. bercé par le pas de son cheval, rêvant à Dieu sait quoi, il sentit au goût acre que son petit cigare allait être fini — et il le jeta sur le bord de la piste.

Or ceci se passait dans la forêt Bigarra, qui est sans doute le lieu le plus desséché de tout le Venezuela. La forêt Bigarra, entrecoupée de savanes sèches comme des allumettes, a déjà grillé en 1931 huit forestiers qui avaient eu l'imprudence de s'y établir.

José s'éloigna, toujours rêvant, et une petite flamme commença à courir au ras du sol. Heureusement, il ne passa guère de monde dans la forêt Bigarra. Malheureusement, ce jour-là...

— Arrêtez de chanter une minute, dit Juan à ses deux frères. Est-ce qu'il y a un poste de gaz-oil par ici ? Je ne m'en souviens plus. Et le réservoir est à peu près vide.

— Demande à la petite ferme rouge : ils ont un dépôt, je crois...

Le petit camion stoppa.

— Hombre ! Hombre ! cria Juan à l'indien qui accourait, as-tu du gaz-oil ?

— Plus un litre, señor. Désolation grande. Il vous faudra aller jusqu'à San-Luis.

— Je serai en panne sèche avant... Le diable m'emporte, j'aurais dû prévoir un jerrican de secours !

— Ecoute, Juan, dit le plus jeune frère, passe donc par la Bigarra : c'est plus court.

— On va essayer : en route !



— Drôle d'odeur, fit Juan, les dents serrées.

— C'est le soleil qui grille tout : regarde ces pauvres manguiers racornis...

Coup de frein brutal : une bête à la robe fauve avait traversé la piste comme une flèche, devant les roues. Juan redémarré, le front ruisselant. « Pas clair, ça... D'habitude, les tapirs se tiennent loin des pistes... Et en plein jour... »

Un feulement rauque ! le camion fit une embardée. Deux espèces de petites panthères la doublèrent comme si elles volaient, leurs queues-panaches toutes droites.

— Les onces, maintenant ! et... regardez, là, là ! Nous écarquons des cobras ! mais qu'est-ce que... qu'est-ce qui...

Le petit frère se retourna et poussa un cri terrible. Derrière eux, à cent mètres...



Le petit avion ronronnait paisiblement dans le ciel. Gilles regardait par le hublot.

— Sommes-nous loin de la base ? demanda-t-il.

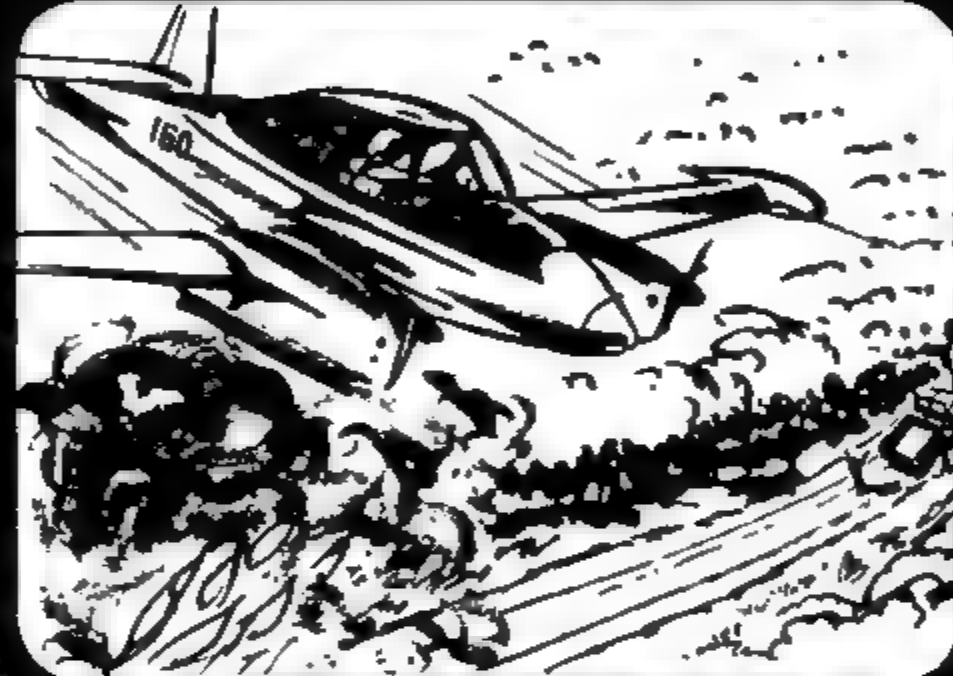
— Vingt minutes de vol, Señor, répondit le pilote. Mais pardonnez-ma curiosité — à quoi bon transporter avec vous ces deux jerricans ? C'est lourd.

— Très lourd, fit Gilles en souriant...

Mais c'est aussi la preuve que le forage de Continás a atteint son objectif ! Ce sont nos premiers litres de pétrole après quatre mois d'efforts. Je rapporte ces bidons chez Esso et j'y tiens beaucoup. Hé ! qu'est-ce qui vous prend ?

Le pilote regardait fixement le sol, six cents mètres plus bas. Il souffla :

— Là... une forêt en feu ! et... un camion sur la piste !



Gilles et le pilote transpiraient à grosses gouttes, et ce n'était pas de chaleur.

— Ils ont une chance, dit Gilles, s'ils forcent l'allure... Mais, misère, les voilà qui s'arrêtent !

En bas le camion avait stoppé. Ses trois occupants gesticulaient désespérément vers l'avion qui était descendu à cinquante mètres. L'un d'eux — Juan — brandissait un bidon, apparemment vide, qu'il jeta avec colère sur la piste. Le feu regissait dans leur dos.

— Je parie qu'ils sont en panne sèche, dit Gilles. Que faire ? que faire ?

Soudain, le fameux « feu vert » ! Gilles bondit sur ses deux jerricans, assura son parachute, serra les boucles. Le pilote, effaré, comprit, remonta de cent mètres, revint au-dessus du camion et...



Gilles prit terre à mi-chemin entre celui-ci et les flammes. Les herbes commencent à brûler sous ses pieds. Les trois frères le regardent dans leur bras, coupèrent les courroies embrouillées à la machete, l'entraînant à la course vers le camion.

— Vite ! vite ! le réservoir !

Le petit frère, qui versait le pétrole, s'effondra à demi-asphyxié par la fumée.

Gilles prit sa place, vida le deuxième bidon, sauta en marche... Comme le diesel démarrait, un cocotier poilu, sur le bord de la piste, s'enflamma telle une torche. Ils prirent de l'avance. Le fleuve sauveur sortit d'un virage.

— Ah ! Señor, s'écria Juan, vous avez agi comme... comme Gilles Feu-Vert lui-même !

Gilles, sous la sueur qui couvrait sa figure, sourit modestement.

FIN



LE WAGON ET SON HELICE

Le wagon paraît minuscule près de l'hélice. Rien d'étonnant à cela : cette hélice ne tiendrait pas dans une salle de classe... Elle mesure 6,80 m de diamètre et pèse 33 000 kg ! Ce monstre de laiton (oui, de laiton : métal que l'on croit mou, mais qui, traité, acquiert une extraordinaire résistance), ce monstre de laiton est maintenant en service sur (ou plutôt : sous) l'ESSO PARENTIS, pétrolier de 38 000 tonnes. Pour « remuer » une telle masse, il faut beaucoup de chevaux-vapeur, vous dites-vous ? En effet, la machinerie de l'ESSO PARENTIS développe 17 250 CV. Vitesse : 17,6 nœuds.

(Photo : Pétrole-Progress n° 40, 2^e de couv.)

Vite ! un crayon ! AUJOURD'HUI : SAVEZ-VOUS LIRE ?

Oui, savez-vous lire chaque mot... en lui donnant son vrai sens ? Voici quelques mots pour vous exercer. A la suite de chacun, trois sens — dont un seul est exact. Barrez hardiment les deux autres, mais ne trichez pas ! regardez les réponses après !

TERMINOLOGIE. — 1. Manie de vouloir tout terminer trop vite. —

2. Ensemble de termes techniques. — 3. Science des eaux thermales.

ROSTRE. — 1. Personne mal élevée. — 2. Eperon de navire. —

3. Vieux cheval.

PSALMISTE. — 1. Auteur de psaumes. — 2. Variété de chou tropical. — 3. Fruit africain dont on tire de l'huile.

PRIMATES. — 1. Haut dignitaire ecclésiastique. — 2. Elève classé première au concours de l'Ecole normale supérieure. — 3. Mammifère supérieur.

GRIVELERIE. — 1. Chasse aux grives. — 2. Ploisance de mauvais goût. — 3. Action de déjeuner sans payer.

HEMISPHERE. — 1. Carte du monde. — 2. Couche d'air à basse pression, au-dessous de la stratosphère. — 3. Moitié d'une sphère.

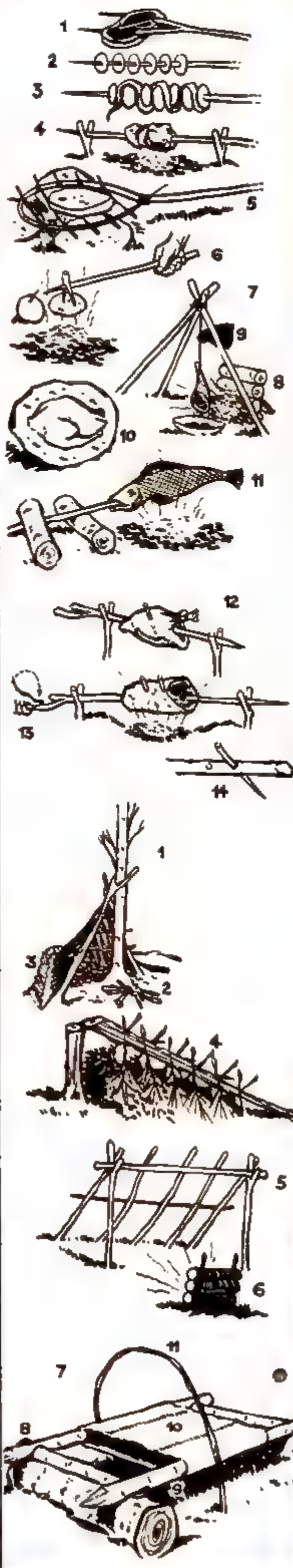
REPONSES

Terminologie : 2. — Rostre : 3. — Psalmiste : 1. — Primates : 3. — Grivelerie : 3. — Hémisphère : 3. —

L'HOMME DES CITÉS LACUSTRES

Texte et dessins de DEVAUX

Le confort chez l'homme lacustre



Les constructions sur pilotis, connues sous le nom de « Cités Lacustres » s'élevaient dans des lieux abrités des grands vents et dans des baies qui permettaient surtout de planter à une moindre profondeur les pieux destinés à supporter les cabanes. Ces pieux étaient reliés par des traverses qui soutenaient un plancher recouvert d'un béton en terre mêlée de cailloux. Les groupes de cabanes étaient reliés par des ponts mobiles.

Les édifices construits sur pilotis n'ont pourtant pas abrité les plus vastes communautés de l'époque. Mais ces hommes des villages lacustres étaient beaucoup plus avancés par leurs méthodes et leurs « techniques » que les premiers hommes néolithiques qui, à la même époque, édifiaient de vraies montagnes de coquillages.

Les premières habitations lacustres ont été découvertes pendant l'été très sec de 1854 dans le lac de Zurich, à Meilen. La présence de pilotis au fond des lacs avait été signalée depuis longtemps par les pêcheurs qui y accrochaient leurs filets. Mais lorsqu'on sut ce qu'étaient réellement ces pilotis, ce fut une véritable révélation sur les anciennes civilisations européennes (jusqu'alors totalement ignorées). Par la suite, on devait découvrir plus d'une centaine de vestiges de villages lacustres en Suisse, ainsi que de très nombreux autres dans les lacs du nord de l'Italie, de la Savoie et de l'Autriche.

Les habitations lacustres étaient construites au-dessus de l'eau, à la manière de celles qui existent encore aujourd'hui aux Célèbes, et les fouilles minutieuses effectuées dans les stations suisses ont permis de mettre à jour un grand nombre d'ustensiles de bois, d'os, de pierre, des poteries, des fragments de filets et de vêtements. Or si les peuples de cette époque qui construisaient des monticules ou des mégalithes, soit isolément, soit en groupes, étaient parmi les plus barbares des temps néolithiques et ne possédaient que de grossières haches de pierres, les habitants des lacs, au contraire, étaient arrivés à un stade très avancé et avaient domestiqué le chien, le bœuf, la chèvre et le mouton ; ces animaux vivant abrités l'hiver dans des granges (également sur pilotis).

L'outil principal de l'homme néolithique était sa hache. On peut évaluer la somme de travail que représentait la mise en place d'une cité lacustre quand on sait que son constructeur ne possédait pour tout outillage que cet engin rudimentaire. Il connaissait également l'arc à flèches dont les têtes étaient en silex admirablement façonnées. Il utilisait encore des instruments aratoires et pêchait (en plus de ses filets) avec des harpons et des harpons.

REMARQUÉ POUR VOUS AUX ARTS MÉNAGERS DE TURICUM

(1) Cette fourche d'une ligne très simple (mais veillez bien à prendre du bois dont l'écorce ne soit pas AMÈRE) est recommandée pour griller les quartiers de viande de faible épaisseur, et les broches (2, 3 et 4) en bois vert durci au feu sont très agréables pour confectionner des brochettes. La pelle (5) est un astucieux montage en bois TRES VERT et très souple. Elle se pose sur trois grosses pierres. (6) Le « Cuit-Galette » — deux pièces indépendantes — est recommandé pour les petites cuissons

D'une culture beaucoup plus avancée que ses voisins éleveurs de pierres, l'homme lacustre connaissait certainement des méthodes agricoles, mais ses instruments étant de bois se sont corrompus et on ne sait pas grand-chose à ce sujet, mais il cultivait et consommait l'orge, le millet et le blé. Il grillait les grains, les broyait et les conservait dans des pots. Il avait un pain très dur (dont on a retrouvé dans les dépôts marécageux des plaques rondes et plates). Son blé était une variété de blé égyptien, ce qui prouverait que ses ancêtres s'étaient initiés à la culture dans le Sud-Est. L'habitant des lacs mangeait également des pois et des pommes sauvages. Il s'habillait avec des peaux, mais il confectionnait également avec du lin un tissu grossier.

Certains savants croient que l'usage du lait, du beurre et du fromage ne se généralisa plus tard que lorsque l'homme devint nomade. Pourtant on peut croire que le lacustre les utilisait déjà puisqu'il les conservait dans des pots de terre. Il est plus probable que la base de sa nourriture était surtout le daim rouge, le chevreuil, le bison et le sanglier.

Ces cités lacustres qui demandaient des dizaines et dizaines d'années d'efforts pour être édifiées étaient à la merci d'un redoutable fléau : le feu. En effet, durant l'hiver, l'homme lacustre vivait chez lui de longues heures, façonnant ses instruments, pauvrement éclairé, sans doute par la lueur d'un faible foyer. Mais il y avait toujours du feu dans le village, car le feu donnait trop de mal à allumer pour que les hommes le laissent s'éteindre et il est certain qu'une telle concentration de matériaux combustibles entraînait fatalement une catastrophe le jour où une imprudence était commise. En quelques minutes le village était anéanti. Les dépôts des lacs suisses,

rapides. Ah ! voici quelque chose de tout nouveau pour effectuer les cuissons « à point » de gros gigots (7). En-dessous d'un trépied vous suspendez par un lien votre pièce de viande (lien que vous tordrez au préalable et qui sous l'effet de la chaleur ne cessera de se tordre et de se détordre, ce qui assurera une cuisson parfaite.) Le feu est un réflecteur courant (8) et en cas de vent vous assurerez la tranquillité de votre lieu en lui adjoignant une dérive d'écorce (9). Comme on est loin des vieilles méthodes de nos cousins du silex qui se contentaient de cuire les oiseaux (avec leurs plumes) dans une gangue de glaise ! (10). Rayon poissons voici une très ingénieuse méthode offerte par le (11). Les (12 et 13)

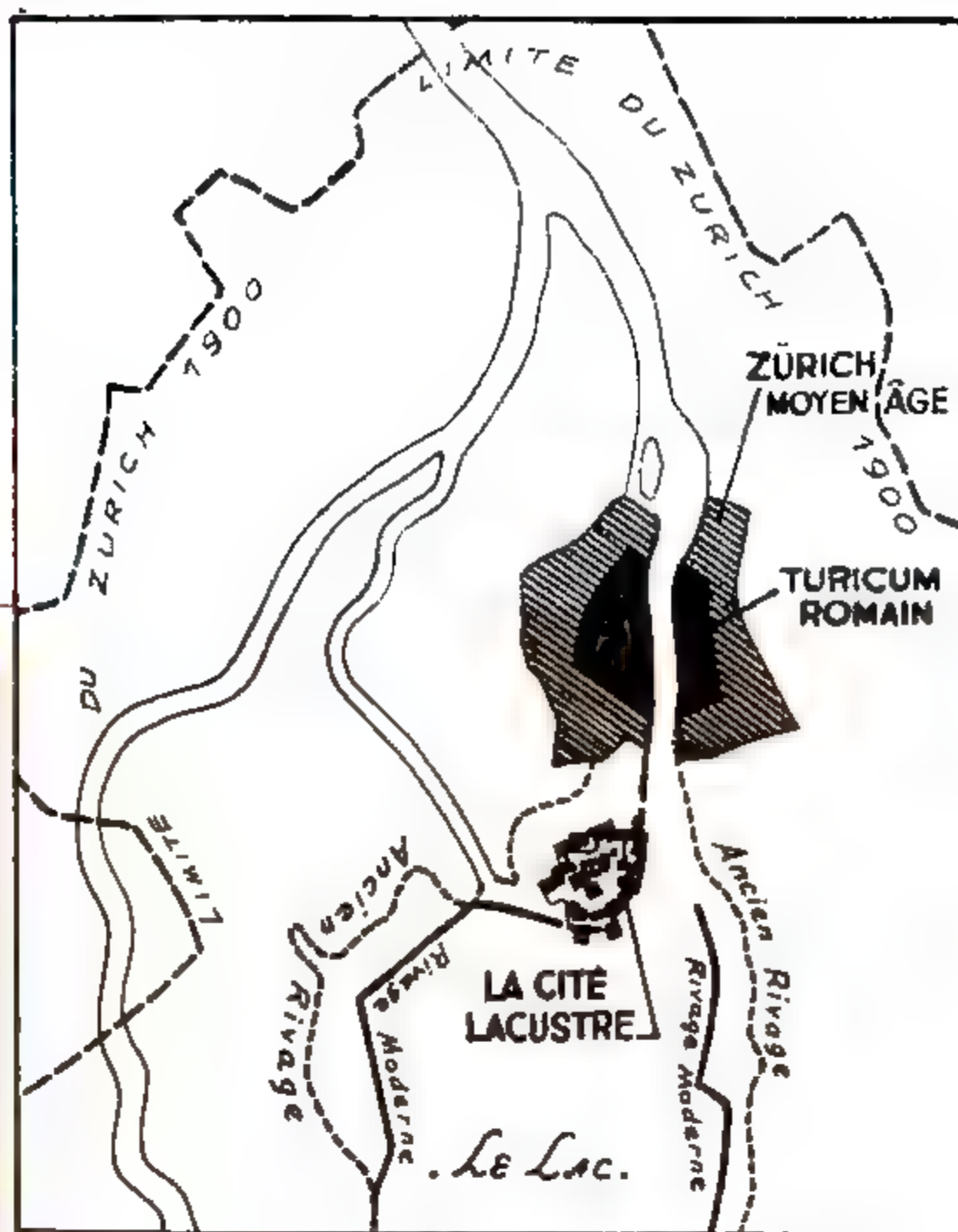
avec leurs pilotis calcinés, contiennent la preuve évidente que de telles catastrophes arrivaient, malheureusement, assez souvent.

L'abandon rapide des villages lors des catastrophes (dus presque toujours au feu) a permis d'y retrouver des fruits carbonisés enfermés dans de grands vases d'argile qui, par le fait de la carbonisation, ont échappé à la décomposition par les eaux. On a reconnu des noisettes, des faines, des cerises. On a trouvé des fils de chanvre, des cordons de filets, des câbles, le tout arrangé avec ordre et en quantité considérable. On a récupéré également des objets en silex bien travaillés, des déchets de cuir, des tas de lin séchant, brisé, tordu, tressé et tissé !...

La position sur les eaux et à proximité de la terre rendait la vie facile au lacustre et avec les hommes de l'âge de la pierre polie qui ont conçu pour leur sécurité ces demeures sur pilotis et qui ont su en tirer un si beau parti, par la domestication des animaux, la culture des céréales et le tissage des tissus, commence véritablement le monde actuel, car ce sont les races de cette époque qui ont fait le pas le plus décisif vers la civilisation, dont elles posèrent les premiers fondements.

Les hommes des cités lacustres de la Suisse étaient disparus lorsque les Romains arrivèrent ; leurs historiens n'en font aucune mention. La destruction des bourgades du lac du Bourget remonterait à l'arrivée des peuples envahisseurs (les Helvètes et les Allobroges qui occupaient la Suisse et la Savoie bien avant que les Romains n'y parussent).

C'est de tous ces éléments brassés par la guerre, puis fusionnés par les habitudes de la paix, que sont sorties les populations européennes.



Les développements successifs du Turicum (Zurich) depuis son origine jusqu'à nos jours.



UN VILLAGE LACUSTRE A L'AGE DE PIERRE

LE CORTÈGE DE LA VIE

Il y a quelque 300 millions d'années apparait la créature considérée comme l'ancêtre commun de tous les êtres vivants : le Flagellé qui, après bien des mutations, donnera naissance au Volvox dont la particularité la plus étonnante est qu'il meurt (1)... puis se succéderont dans une évolution progressive les éponges (2), les planules (3), les méduses (première créature à posséder une vraie bouche) (4), le ver plat (5) (premier être pourvu d'un système nerveux). Les vers segmentés (6) premiers à posséder des cavités anatomiques, et à la fin de la période cambrienne apparait l'Echinoderme (7) qui va donner naissance à une lignée remarquable : les Vertébrés. La vie est installée dans l'eau et tandis que s'écoulent les millénaires, les formes de vie se multiplient, l'évolution du poisson est bien engagée mais le drame de la vie va se jouer sur la terre. Pour échapper à la lutte sans merci qui se déroule sous l'eau, une humble créature issue de poissons



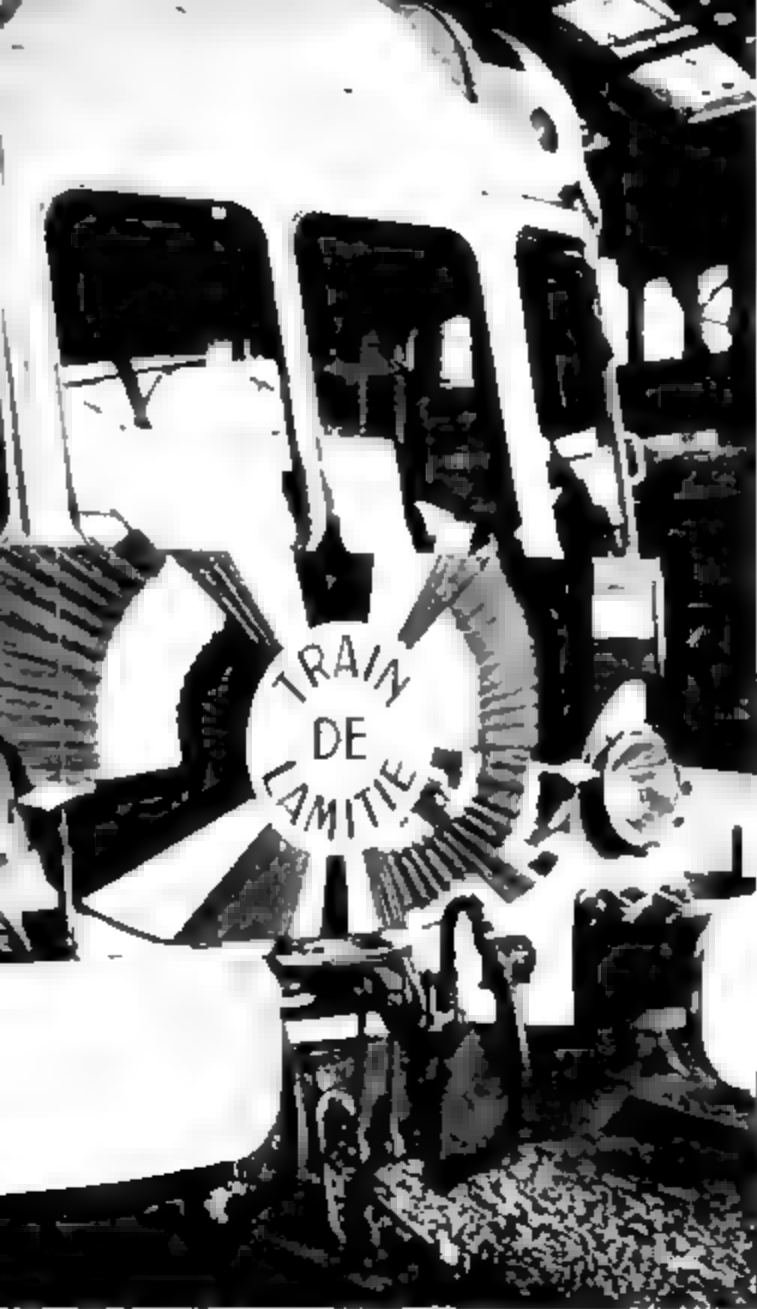
LE CORTÈGE DE LA VIE (suite).

(8 et 9) va chercher refuge sur la terre (10) et c'est ce curieux amphibien (11) qui la peuplera au cours des millions d'années à venir. Après bien des transformations (12), le Cynognathus dans les veines duquel a circulé le premier sang chaud (13) engendrera la lignée des mammifères. Mais devant le règne des terribles dinosaures, des petits êtres timides (14 et 15) se réfugient dans les forêts marécageuses et ce n'est qu'après la disparition des monstres préhistoriques qu'ils se risquent à abandonner leur refuge. Ils prolifèrent rapidement et il y a soixante millions

d'années ont acquis une forme déjà très particulière (16). L'espèce est sélectionnée et quarante millions d'années plus tard le proconsul (18) déambule sur notre planète. A partir de lui, d'innombrables rameaux dont quelques-uns subsistent comme le chimpanzé, le gorille et l'orang-outan s'étendent, évoluent ou disparaissent. Après le proconsul, 4 millions six cent mille générations sont nécessaires pour voir apparaître le telanthrope (19) d'où vont sortir les races de Neanderthal et de Cro-Magnon (20), mais ici nous touchons presque à l'histoire moderne et les transformations (21, 22) qui nous amènent à l'homme lacustre sont presque d'hier...

CITE LACUSTRE ET ELEMENTS D'OUTILLAGE DE L'HOMME D'AVANT L'AGE DU BRONZE

(23, 24) Le lac. (25) Pilotis pour recevoir un tablier de pont. (26) Partie fixe prolongeant le pont (supprimée par mesure de sécurité). (27) Accès au village lacustre, également amovible. (28) Sol de béton. (29) Une écurie. (30, 31) Dépôts de vivres et matériel. (32) Pêche au filet. (33) Chasseurs rentrant de la terre ferme. (34) Chasse aux petits oiseaux avec des filets. (35) Dépeçage et découpage d'un bison pour les vivres et les vêtements. (36) Travail de la peau du bison avant d'être confiée aux femmes. (37) Femmes récoltant des plantes aquatiques. (38) Hommes pêchant avec des harpons et des casiers. (39) Femmes traquant une vache. Petit troupeau de moutons (40) et de chèvres (41) qui, après avoir brouté la journée à terre sera rentré le soir dans les écuries du village. (42) Homme ouvrant un sillon dans lequel une femme (43) jette la semence derrière lui. (44) Femme faisant griller du grain, cependant qu'une autre (45) le pile et qu'une troisième l'écrase sur un moulin primitif (46). (47) Artisan confectionnant à la main des poteries et son assistante (48) décorant soigneusement l'extérieur des récipients. (49) Femme travaillant le jonc à des fins ménagères. (50) Femme tressant un tissu grossier. (51) Une hache de corne. (52) Massue de bois dur, destinée principalement à la chasse. (53) Arc à flèches. (54) Marteau hache. (55) Hache de pierre. (56) Hache de pierre polie. (57) Lance javelot de pierre polie. (58) Javelot de pierre polie. (Ces deux derniers à l'usage de la chasse.) (59) Javeline à pointe polie. (60) Flèche à pointe polie.



Dans les gares et sur les ondes, fidèles au rendez-

DES MILLIONS D'AMIS

C'EST un périple triomphal que le « Train de l'Amitié » a bouclé à l'occasion du trentième anniversaire de Radio-Luxembourg. Bien entendu, « Pilote » était là et nous pouvons vous assurer que le spectacle était extraordinaire. Partout des milliers de mains tendues, des cris d'enthousiasme qui allaient droit au cœur des 155 passagers du train. Malgré la longueur du voyage, ils n'eurent guère le temps de s'ennuyer. A Amiens, à Arras, à Lille, à Bruxelles, à Liège, Jacques Bénétin, Pierre Bellemare, Zappy Max, Stéphane Steeman, Marcel Fort animèrent successivement la rencontre. A Bruxelles, le podium s'écroula sous la poussée de la foule. A Liège, le Grand Cirque de France attendait le train de l'Amitié. L'aventure était aussi du voyage puisque, à Hal, ce furent des policiers belges qui accueillirent et stoppèrent le train où un mauvais plaisant leur avait signalé... une bombe. Enfin ce fut Luxembourg où M. Robert Tabouis, administrateur délégué de Radio-Télé-Luxembourg, présenta aux visiteurs l'auditrice idéale, Mme Geneviève Pichon, amenée de Nancy en hélicoptère.



Il est huit heures moins quelques minutes. Les animateurs de l'émission « Pilote » du jeudi, nos amis Jacques Ledrain et Guy Bertret, se soumettent aux formalités de contrôle. Bertret a avec lui une valise pleine de calembours dont il fera ample distribution au cours de ce voyage, fidèlement assisté par son joyeux complice.

★

Gilbert Cesbron, que de nombreux lecteurs de « Pilote » ont choisi pour parrain, discute ferme avec Jean Agostini. Le voyage commence.



Deux contrôleurs visitent les compartiments et ils ont fort à faire, car pas un seul voyageur n'a un billet : « Ah ! Ah ! Ce sont des resquilleurs ! André Claveau et Pierre Hiégel semblent soucieux. André Le Gall sourit. Il a reconnu Roger Pierre et Jean-Marc Thibault dans un numéro inédit !



Tandis que la plupart des invités devisaient gaiement, certains travaillaient le plus sérieusement du monde, car il y a un reportage en direct relayé par un avion qui survole le train. Voici, dans la voiture de tête, Guy Bernède relisant ses notes et Roger Bourgeon, casqué aux oreilles, parlant au micro.

Sur le podium installé sur le quai d'Arras et qu'entoure une foule considérable qui déborde jusqu'au dehors de la gare, Pierre Bellemare présente à l'assistance son confrère et ami, Roger Bourgeon. « Quand un présentateur rencontre un autre présentateur, qu'est-ce qu'ils se racontent ?... »



DES INCIDENTS TRAGI-COMIQUES

« Pendant l'arrêt à Hal, non prévu au programme, tandis que la police belge fouille le train, Roger Pierre et Jean-Marc Thibault se livrent à une mystérieuse besogne : « Eclatera-t-elle ? N'éclatera-t-elle pas ? ». La voyageuse clandestine, montée à Lille, semble satisfaite de son sort. Contrairement à ce qui se fait habituellement, elle n'a pas été mise aux fers.

vous du train de Radio-Luxembourg :

ENTHOUSIASTES!



L'AUDITRICE IDÉALE

Au terme du voyage dans les luxueux salons de la villa Louvigny à Luxembourg. M. Robert Tabouis, administrateur délégué de Radio - Télé - Luxembourg, présente Mme Geneviève Pichon qui a été déclarée, quelques heures plus tôt, auditrice idéale et qu'un hélicoptère spécial, est aussitôt allé quérir à Nancy.

Il y eut au cours de ce voyage des moments d'intense gravité. En voici un, saisi au passage par notre photographe : une partie de belote tout atout, opposant Guy Bertret et Jacques Ledrain à Jean Valton et André Bourrilhon. L'enjeu était des heures d'antenne. Résultat : Match nul.



Christiane, au cours d'un arrêt, signe quelques disques à deux jeunes lecteurs de « Pilote » qui ont eu la charmante attention de lui apporter quelques roses. Quant aux mamans de ces jeunes gens, elles sont heureuses de voir la fidèle animatrice du passe-temps des dames et demoiselles.



C'est le retour vers Paris. Exténués pour avoir salué tant de monde, pour avoir serré tant de mains, répondu à tant de sourires, Guy Bertret et Jean Valton dorment à poings fermés et font de jolis rêves, bercés par le roulement monotone du train de l'amitié.



POUR 155 VOYAGEURS, UN PÉRIPLÉ TRIOMPHAL DE 790 KILOMÈTRES



Sur le podium de Lille, André Clervoys qui vient de présenter Zappy Max, fait écarter les courtois de tous les vides.



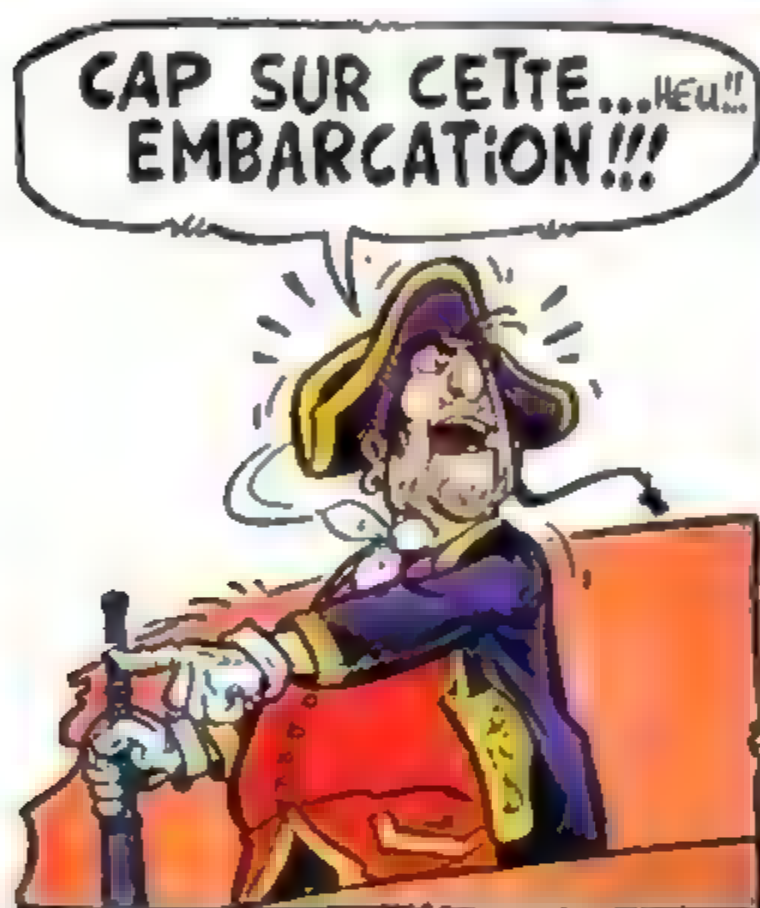
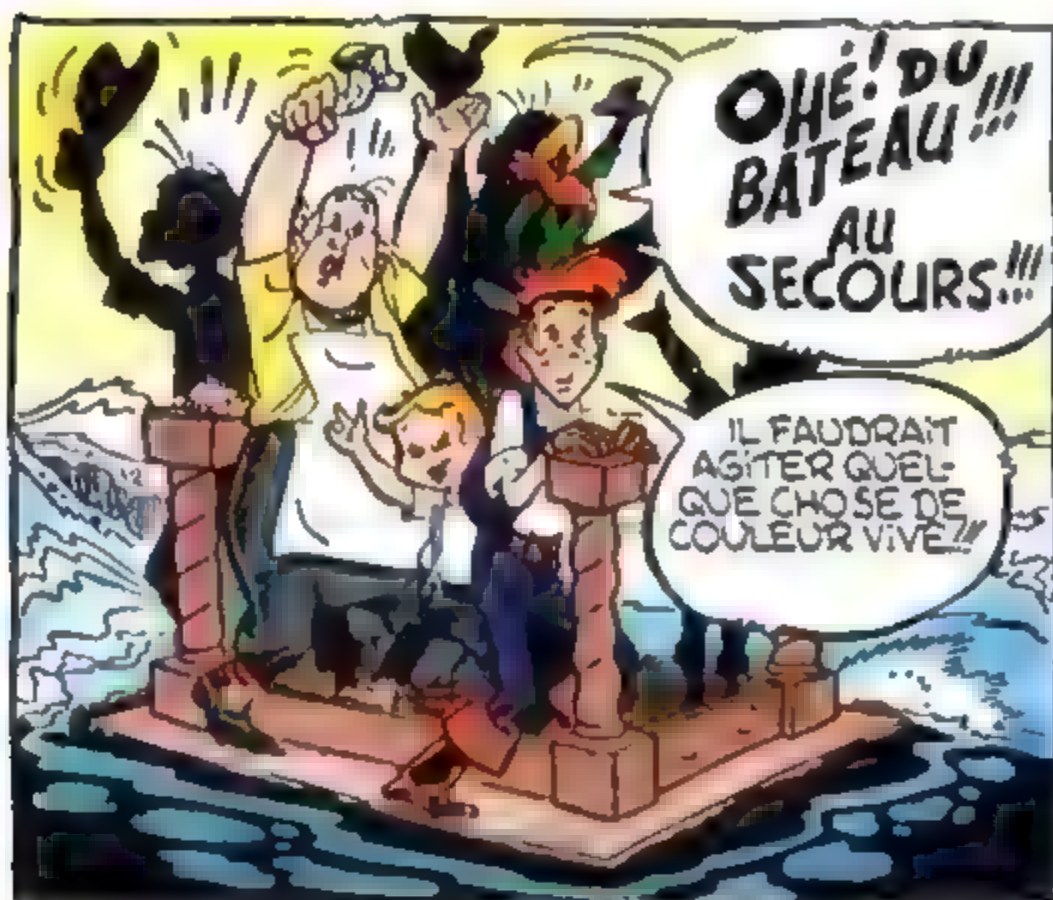
▲ Au passage dans une petite gare, les fidèles amis se pressaient en foule pour acclamer leurs vedettes.



▲ Sur le quai de la gare de Lille, les employés du Grand Cirque de France ont peine à contenir l'enthousiasme. Luxembourg fut accueilli avec un sérieux retard, mais les Luxembourgeois avaient patiemment attendu.



Jehan

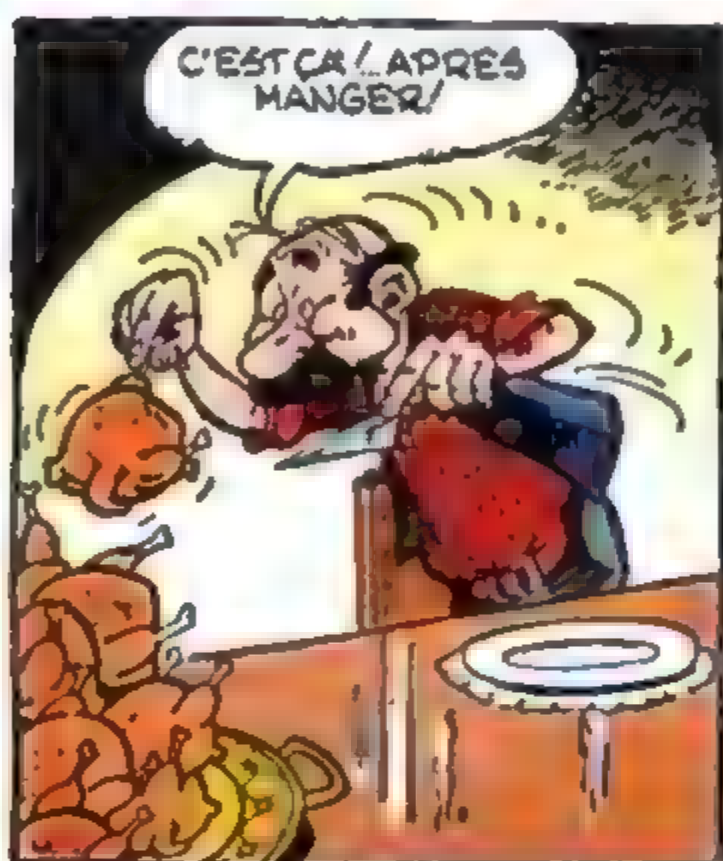
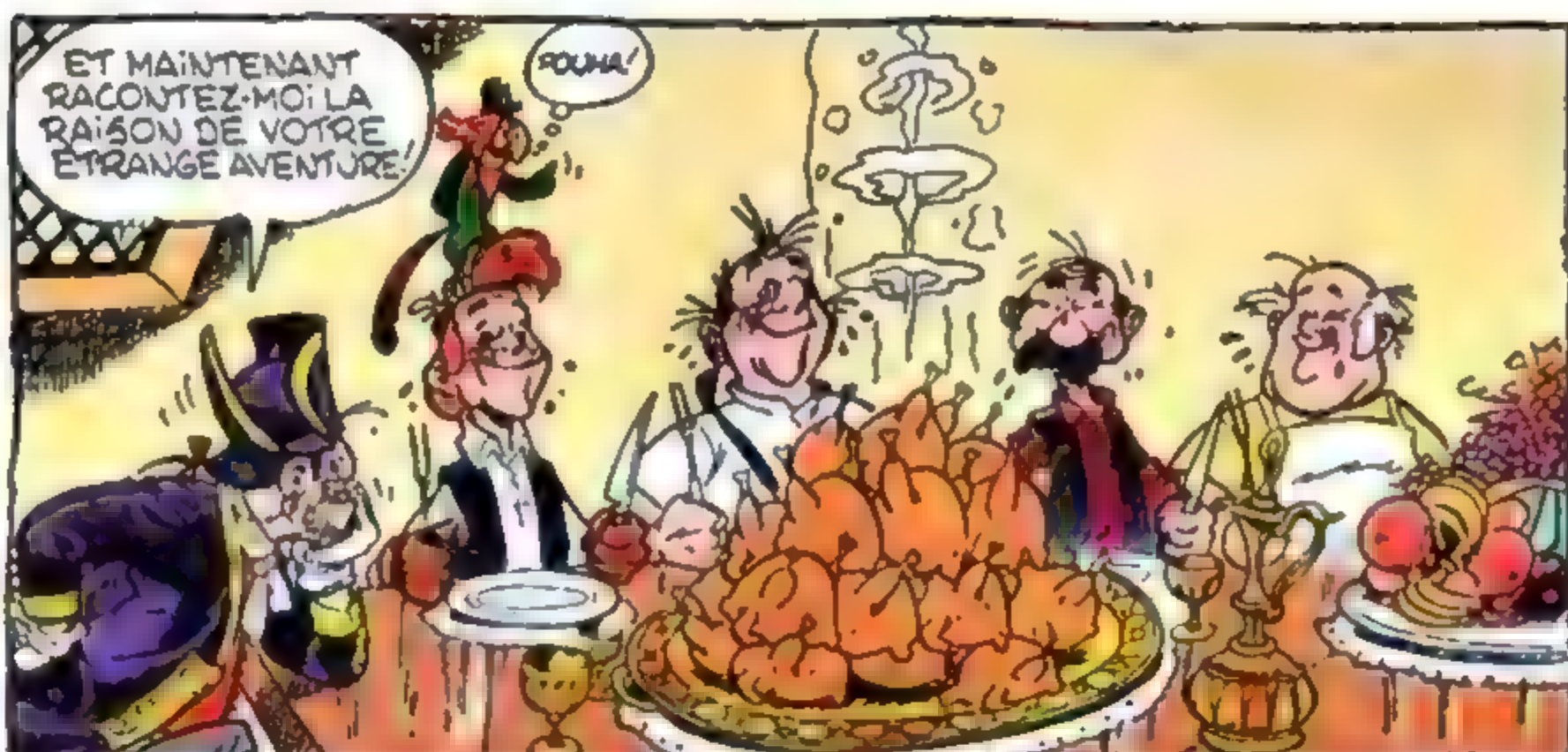


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné par le pirate Violet, au cœur de l'Océan. Près du but, Leausalée jette Soupolet et son équipage à la mer. Une table leur sert d'embarcation.



GRAND JEU - CONCOURS BEVERLY

tu peux gagner l'un des

50 AUTHENTIQUES LASSOS DU FAR-WEST

offert par la sandale à bride coulissante

Lasso

si tu trouves

les 5 erreurs
qui prouvent
que ce cow-boy
est un faux cow-boy



SYNERGIE 272/3

Pour t'aider à trouver ces erreurs et répondre à la question subsidiaire demande une formule de concours aux marchands de chaussures qui ont en vitrine la sandale LASSO (pour la reconnaître facilement, regarde comment elle se lace !). Envoie ta réponse avant le jeudi 8 juillet minuit. Les 50 gagnants désignés par un jury recevront leurs lassos du Far-West, au début des vacances.

IMPORTANT les sandales que porte ce cow-boy sont de vraies sandales LASSO. Ce n'est donc pas une erreur. Au contraire ! Il a raison de porter des LASSO :



regarde
comme sa
bride trois fois
plus longue,
cousse dans
la semelle !



regarde
comme la
sandale
LASSO tient
bien au pied !

C'est pour ça que tous les cow-boys de France porteront des LASSO aux pieds pendant les vacances !



BEVERLY qui fabrique la vraie sandale LASSO est le spécialiste de la chaussure pour tous les jeunes jusqu'à 18 ans !

J'ai trouvé de l'or !



INTER CONSEILS PUBLICITE - PARIS

PASSIONNANT

Extrayez vous-même de l'or du sable aurifère

Voulez-vous vous amuser à extraire vous-même de l'or du sable aurifère comme le font les vrais chercheurs d'or d'Afrique du Sud et du Far West ? Vous y arriverez facilement en suivant les indications que vous donne le C.V.S.N. avec un paquet de sable aurifère véritable. Déjà vous verrez les paillettes d'or dans le sable puis vous ferez la "batée" et vous réussirez à en extraire l'or. Demandez vite un paquet de sable aurifère avant que notre stock ne soit épuisé. Le Centre de Vulgarisation de Sciences Naturelles vous l'enverra avec toutes les explications. Vous serez enthousiasmé.

BON

à découper (ou à recopier) et à envoyer à : Service 17 A C.V.S.N. 14, Rue Charles Rispal, MOULINS (Allier). Veuillez m'envoyer un paquet de sable aurifère avec votre notice explicative. Ci-joint, 3 NF en timbres pour frais.

Mon nom
Mon adresse complète



Paloma

CHOISISSEZ

comme **G. MONNERET**
170 fois recordman du monde

dans une gamme extraordinaire de Modèles Sports, aux lignes éblouissantes... réalisés avec les Techniques les plus modernes... du VESUVIO 2 vitesses au SUPER STRADA FLASH 3 vitesses Moteurs Sports 50 cc LAVALETTE-MORINI F.

Vous trouverez aussi le modèle TOURISME de vos rêves, dans la Palette Paloma, équipé d'un Moteur LAVALETTE 50 cc mono ou multivitesse



lubrifié avec MOTUL MIX-COURSES

UTILISEZ LE CRÉDIT Paloma
le plus avantageux des Crédits "Deux Roues"
Renseignements et documentation chez tous les Agents Paloma ou sur demande à :
S.N.E. Paloma 32, Av. Michelet St-OUEN (Seine) - MON 99-60

PUB. H. RABIN

Le roman vrai des bandes dessinées

LES PIEDS-NICKELÉS

Une grande enquête de Remo Forlani

LES PIEDS
NICKELÉS" CES TROIS
FIEFFÉS COQUINS, QUI
NE RÉVAIENT QUE PLAIES
ET BOSSES ET DÉCOUVRERAIENT
CHAQUE JOUR UNE MAUVAISE
PLAISANTERIE À JOUER À
L'UN DE LEURS SEM-
BLABLES.



6

Après M. Jabot que dessina Topffer, Fenouillard et Cosinus, les héros de Colomb, Gédéon-le-Canard créé par Rubier, les petits personnages de Outcault et l'illustre Bécassine, Remo Forlani nous raconte aujourd'hui la naissance de ces trois fieffés coquins qui firent le succès de « L'Epatant », Ribouldingue, Croquignol et Filochard. Forton fut également le père de Bibi Fricotin, le joyeux adepte du « Système D ».



temps de se réfugier dans le grenier dont il tira l'échelle. « L'oncle Isidore peut toujours m'attendre ! S'il croit qu'on prend les mouches avec du vinaigre ! Ici, je serai en sécurité... S'il veut me serrer la poise, qu'il prenne un pinceau. Je ne leur ai pas



dans une maison de correction... Il rendrait bien mes animaux toc toc et ferait tourner le lait de mes vaches. Les heures s'écoulaient lentement. Pas de Bibi, plus de Bibi ! L'oncle Isidore pensait que le gamin rôdait dans la campagne et qu'il reviendrait se coucher à la nuit tombante. Il



Bibi Fricotin, un adepte extraordinaire du système D.

ril de goudron sur la tête d'un ivrogne... Dans « L'Epatant », incendies, jambes cassées et inondations étaient monnaie courante. Cette production convenait parfaitement au grand public de l'âge où les premiers spectateurs du cinéma se passionnaient pour les bagarres réglées par Mack Sennet et les tartes à la crème de Charlot, Fatty et Cie.

Forton avait la plus débordante des imaginations, il adorait les plaies, les bosses, les

enlèvements, les substitutions. Ses Pieds Nickelés avaient autant d'astuce à eux trois que dix Arsène Lupin. Chaque jeudi, page 16, de « L'Epatant », ils escroquaient, volaient, avec gouaille et insolence.

Dresser la liste de leurs méfaits équivalait à établir un dictionnaire des plus vilaines actions possibles et imaginables.

BOUM, DILING, DILING

C'étaient de tristes individus, mais parce qu'ils étaient d'une drôlerie irrésistible, il leur sera beaucoup pardonné. Comme il sera beaucoup pardonné à Forton qui fut l'un des premiers dessinateurs à truffer ses images de « ballons ». Quoique fidèle au dessin « à légendes », il n'hésitait jamais à faire parler ses personnages comme parlent les héros de nos bandes dessinées. Il fut aussi l'un des premiers à souligner le choc d'un poing sur un visage d'un retentissant : « BOUM » ou un coup de sonnette d'un « DILING, DILING ». Si l'on remonte dans « la nuit des temps » on découvre que les premiers exploits des Pieds Nickelés firent l'objet de volumes, de véritables romans. Dans ces romans, les dessins de Forton n'étaient encore que de modestes illustrations. La légende veut que l'auteur de ces Pieds Nickelés primitifs soit l'humoriste Tristan Bernard.

C'est un passionnant point d'histoire que, pour ma part, je n'ai pas encore pu éclaircir. Mais patience...

Vieux de plus de cinquante ans, les Pieds Nickelés ont encore des supporters. Plusieurs dessinateurs ont succédé à Forton. C'est à l'excellent Pellos que revient actuellement l'honneur de tenir les lecteurs, petits ou grands, au courant de leurs derniers méfaits.

A l'instar de la plupart des héros d'histoire en images, les Pieds Nickelés ont exercé tous les métiers, visité tous les pays, usé de tous les moyens de locomotion. Ils ont guerroyé, en 1914-1918 à leur façon. Par exemple, en « volant » un train bondé de soldats autrichiens et en le livrant aux Russes. Exploit qui mérita d'être « signalé au Petit Père » (le tsar).

Comme Bécassine, Ribouldingue, Croquignol et Filochard vivaient avec leur temps et il suffira aux historiens futurs de feuilleter certains des albums de Forton pour apprendre ce que fut la prohibition aux U.S.A., ou comment étaient vêtus les gardiens des prisons des deux hémisphères.

Le premier grand réalisateur français de dessins animés — Emile Cohl — les fit vivre sur l'écran en 1917. A la Libération, ils

empruntèrent les traits des comédiens Jean Parédès, Rellys et Maurice Baquet.

Faites subir un test à vos pères, à vos grands frères. Vous constaterez sans peine que si les noms des ministres de la III^e République leur sont sortis de la tête, ils ont encore bien en mémoire ceux de Croquignol, Ribouldingue et Filochard. Notre ami, George Fronval, n'a pas fréquenté que des cow-boys et des chefs Sioux. Il a aussi connu Forton et je tiens de lui que ce talentueux humoriste était doublé d'un aimable paresseux qui se contentait de tracer

ses planches au crayon, laissant à une employée de l'éditeur Offenstadt le soin de les repasser à l'encre ! Autre création de Forton : Bibi Fricotin. Un adepte du système D. Voyez-le dans un cirque : il faut arroser la piste ? Bibi adapte une pomme de douche à la trompe de l'éléphant. Il y a du bois à couper ? Facile ! Une corde, un contrepoids, et la mâchoire du crocodile feront l'affaire.

Détective, boxeur, explorateur, Bibi Fricotin n'avait pas volé son surnom de « Roi des débrouillards ».

Si Forton fut le maître incontesté de l'Histoire en Images « bon enfant », il convient de citer aussi Thomen. Moins vulgaire, plus « loufoque », il dessina la longue suite des « Aventures acrobatiques de Charlot ». (Un Charlot qui, quoique nanti d'un kid à large casquette, ne devait rien ou presque à celui de Chaplin.) Nous lui devons aussi une « Blanche-Neige » très différente de celle de Walt Disney. C'est le journal « Cri-Cri » qui publiera cette série. Frère jumeau de « L'Epatant », « Cri-Cri » appartenait à la foule des journaux de petit format qui perdirent leur vogue au moment de la naissance des périodiques 100 % illustrés inspirés par les suppléments du « Dimanche Américain ».

HISTOIRES INOUBLIABLES

Ces journaux, « Cri-Cri », « L'Intépide », « Le Bon-Point », « Pierrot », « Fillette », connurent une très grande vogue. Quand ils disparurent, ils avaient tous franchi depuis longtemps le cap du numéro 1000. Ultimes précisions pour les « connaisseurs », des centaines de séries dessinées publiées par ces périodiques, seules quelques-unes méritent d'être préservées de l'oubli :

Les Pieds Nickelés et Bibi Fricotin, les aventures acrobatiques de Charlot (de Thomen), Napoléon-César Rascasse et Pitchounet, fils de Marius (de Mat — qui dessina aujourd'hui Oscar le petit canard et a repris la série de Thomen : les aventures acrobatiques de Charlot), Nigaude et Malicette, l'Espégle Lili, les aventures de Shirley (inspirées par la petite vedette d'Hollywood et dessinées par R. Giffé), Poucette Trottin (l'héroïne de « Midinette », un journal pour les dames).

POUCETTE "exploratrice"



Poucette Trottin, l'héroïne du journal « Midinette ».



Ci-contre : « L'Epatant » qui publiait chaque semaine les non-vieux méfaits des « Pieds nickelés ». Ci-dessus : Charlot dessiné par Thomen n'avait que de lointains rapports avec l'inénarrable comique qui sévissait sur les écrans à la même époque.

La semaine prochaine : Walt Disney donne la vie aux personnages des bandes dessinées.



RESUME — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Un silence de mort régna de nouveau. McGregor ne devait jamais savoir qu'il avait bien entendu un léger bruit. C'était le dernier sursaut avant la mort d'Asa Walker, vingt-trois ans, qui ne s'éveilla même pas quand Nemesio de Oca en termina avec la mission qui devait lui valoir sa liberté.

Quand ils apparurent dans le champ de vision de McGregor, à peine distincts sous la pâle lueur d'une lune à son déclin, il ne put d'abord en croire ses yeux. Il attendit encore un peu.

Mais oui, c'étaient bien eux ! Une longue rangée de pantalons clairs semblait flotter au ras du sol.

— Les Mexicains ! Alerte ! Alerte !

Wilson, Hawkins, Wells, tous les autres défenseurs du mur ouest s'éveillèrent en sursaut. Leurs esprits obnubilés par le sommeil réagirent pourtant à la menace et leur mirent des armes entre les mains avant qu'ils fussent totalement lucides.

A ce moment vint du nord une salve de vivats : l'une des colonnes mexicaines se détendait, après la longue attente à plat sur le sol. Une trompette lança une seule note claire.

— Ne tirez pas tout de suite, les gars, dit calmement Hawkins. Et pour l'amour du ciel, couchez-vous !

Dans la confusion d'un brusque réveil, la plupart d'entre eux avaient bondi sur leurs pieds. Tout au long du toit, des têtes

froides comme Hawkins les ramenèrent à la raison. Ils se laissèrent retomber derrière les sacs de terre et attendirent. Deux ou trois seulement tirèrent avant d'être sûrs de leur cible.

Les canons d'Alamo se mirent à tonner de tous les côtés. Billy Wells entendit le formidable rugissement de la pièce de dix-huit qui crachait la mitraille sur la ligne des assaillants. Un trou s'ouvrit à l'endroit où des hommes avaient été taillés en pièces. De nouveau, le gros canon et la pièce de douze placée près du centre du mur crachèrent la mitraille sur les Mexicains. Mais ils avançaient toujours.

— On peut y aller, maintenant, je crois, dit Hawkins avec sang-froid.

Wells avait déjà mis en joue une silhouette. Il tira. L'homme tomba. Toute une rangée de mousquets fit feu. Wells n'entendit pas le choc d'une seule balle : une, pourtant, était venue se loger dans le sac de terre, tout près de sa tête.

Il se retourna sur le dos et rechargea. Il tira, vit un soldat tomber sur les genoux. C'est alors qu'il aperçut les échelles dont avait parlé Hawkins ; elles étaient portées par quatre hommes qui couraient en avant de l'infanterie.

Il rechargeait pour la troisième fois quand il vit que tout le monde, autour de lui, faisait de même : on faisait feu, on rechargeait, on tirait de nouveau. Jusqu' alors, le combat avait été une affaire

personnelle entre lui et chacune de ses victimes. Il se remit sur le ventre et tira sur l'un des porteurs d'échelle, qui s'écroula. Le mousquet qu'il portait en bandoulière se décrocha et alla se ficher en terre par la baïonnette.

Quand Wells se retrouva prêt à tirer, tous les porteurs d'échelles étaient par terre. Il choisit un officier, un homme de haute taille qui, à demi détourné, pressait ses troupes d'avancer.

Ils étaient si près maintenant que Wells empoigna ses pistolets et tira dans la masse. Ils hésitèrent. Par Jupiter, oui, c'était vrai ! Les formes en habit bleu jonchaient le sol. Deux hommes emportaient une échelle. Ils tombèrent tous deux et deux autres les remplacèrent. Sombres, intraitables, les Mexicains s'évanouirent dans la pauvre lumière de l'aube, non plus en rangs serrés mais en masse désordonnée. Les canons du mur ouest les poursuivirent jusque dans leurs retranchements.

Hawkins prononça :

— Pour sûr qu'on s'est conduit comme des lions, pour ça, oui.

Les trois armes de Wells étaient vides. Il les rechargeait le plus vite possible quand il se rendit compte qu'on se battait aussi en d'autres endroits d'Alamo.

Et, pour la première fois, il entendit jouer les fanfares qui jetaient les Mexicains de l'avant.

Endormis près des pièces de huit, non loin de la brèche du mur nord, Dan Bourne et Dick Starr se levèrent en chancelant quand ils entendirent les cris sur le mur ouest. C'est alors qu'éclatèrent les vivats des Mexicains et ils coururent à leurs rampes de tir.

Peu de temps après, Travis arrivait aux batteries nord et hurlait :

— Faites-leur en voir de toutes les couleurs, garçons !

Il courut à la batterie qui avait été placée de manière à balayer la brèche.

Juste avant la première salve, Bourne se passa la langue sur les lèvres et dit :

— On dirait des fantômes.

Très vite, ils furent tout près, dans leurs

pantalons de cotonnade flottants. Une pâle lumière luisait sur leurs baïonnettes. En avant, des hommes couraient, portant les échelles. Bourne en tua un. La ruée des assaillants passa sur le corps. Bourne vit un officier brandir son épée et lui destina mentalement son second coup de feu. Mais Starr l'abattit pendant que Bourne rechargeait.

Une volée de mitraille passa la brèche en sifflant. Bourne entendit les hurlements des soldats jetés au sol, mêlés à la mélodie plaintive des fanfares et au crépitement des carabines.

Guerrero N'a-qu'un-œil connaissait bien cette musique. C'était le « deguello », l'appel au feu et à la mort, le cri de décapitation, Sang et tuerie. Dans les temps anciens, les Espagnols l'avaient joué en se battant contre les Maures.

Il lui brûlait le sang mais n'avait aucun effet sur ses mains ni sur son œil unique. Il abattit un officier qu'il avait délibérément choisi dans la masse des cibles possibles.

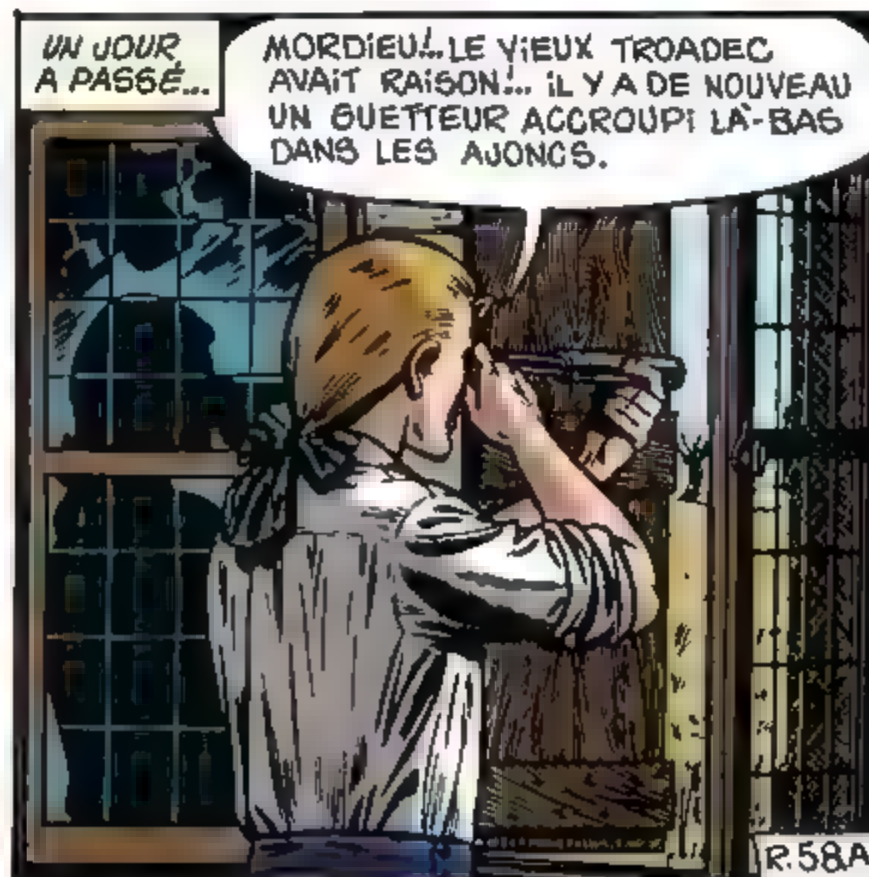
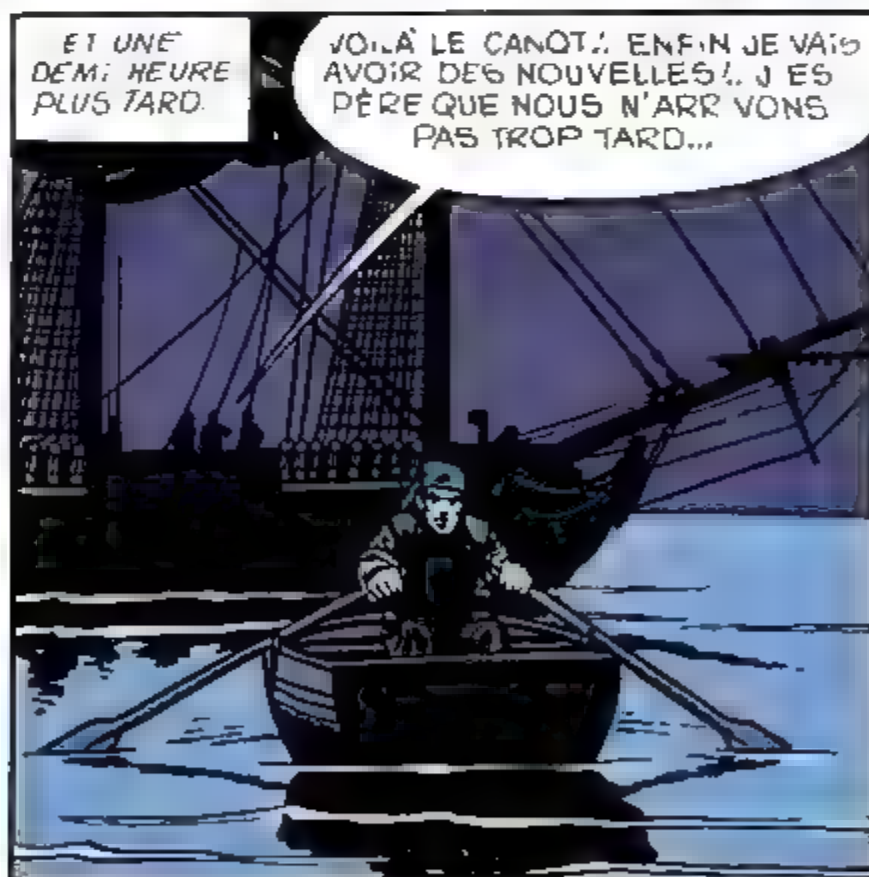
Presque toutes à la fois, les pièces de huit rugirent de nouveau et déchaquetèrent les soldats. Du coup de feu suivant, Guerrero tua un homme qui faisait déjà volte-face pour s'enfuir. Il s'en voulut, d'ailleurs.

Là-bas, les hauts képis tourbillonnaient, tressautaient. Dans leur fuite, les soldats tirèrent une volée irrégulière. Pour recharger, il faudrait qu'ils s'arrêtent, pensa méchamment Guerrero. Mais ils furent relancés en avant par leurs officiers, y compris l'un d'entre eux qui se souleva du sol pour brandir son épée.

Le tir des canons les tailla en pièces. Les carabines les abattirent. Ils ralentirent. Leurs baïonnettes ne leur servaient de rien. Une autre salve creusa parmi eux des brèches cruelles.

En arrière, en arrière... De héros, ils redevinrent des hommes. Ils fuyaient devant l'impitoyable pluie de mort et, dans leur fuite, leurs durs pieds nus et leurs « guaraches » ôtèrent ce qui restait de vie au général Duque, qui avait été blessé en

Le DÉMON des CARABINES



les menant au combat comme il en avait fait le vœu.

— On les a eus ! cria Bourne, ne connaissant de la bataille que ce qu'en sait tout homme : le petit fragment qui s'est déroulé juste devant lui.

Il se retourna vers Starr. Starr était effondré contre la muraille, le visage ensanglanté. A ses pieds, gisait Spain Summerlin, dix-neuf ans, qui ne vanterait plus jamais les beautés du Tennessee.

— Mais... mais ils n'ont même pas tiré sur nous ! s'écria Bourne.

— Si, qu'ils ont tiré, dit Guerrero. Ils ont même pas mal tiré, ça, on peut bien le dire !

Du côté du mur sud, on se battait encore. Mais c'est à peine si Bourne y prêta attention. Il ne pouvait détacher son regard de Starr et de Summerlin.

Derrière leur lunette près du mur sud, les canonniers étaient tout prêts à tourner les talons et à franchir la barricade, derrière eux. Ils avaient tiré cinq salves dans les rangs qui avançaient vers eux, émergeant de la nuit. Et, maintenant, ils n'avaient plus le temps de recharger.

C'est alors que, là aussi, le miracle se produisit. Des tireurs postés sur le bâtiment bas et les hommes de Crockett, tirant à l'oblique du haut de la barricade, brisèrent la charge et les Mexicains refluent en désordre vers leurs défenses.

Le « deguello » se tut. Les hommes d'Alamo éclatèrent en vivats. Ils s'acclamaient eux-mêmes et les uns les autres. A l'ouest, à l'est, au nord, au sud, ils avaient repoussé l'ennemi.

En revenant vers les retranchements après la fuite de tous leurs hommes, le lieutenant Alonzo Hernandez et le sergent Archuleta, du bataillon des Matamoros, devaient éviter les corps qui se tordaient et gémissaient sur le sol.

— Encore ? demanda le sergent.

— Oui ! Quand nous serons reformés, « encore », bien sûr, espèce d'idiot !

— Que Dieu nous soit en aide, nous n'avons plus de poudre ! s'écria Micajah Autry

Il courut à la lunette et empoigna sa carabine.

Dans la terne lumière de l'aube, la seconde attaque avait commencé. L'ennemi était maintenant si proche qu'on n'aurait pas eu le temps, de toute façon, de recharger le canon.

Le dos tourné à l'ennemi, une charge de mitraille dans les mains, Pete Bailey jeta un coup d'œil par-dessus son épaule. Il distingua des visages derrière les baïonnettes. Il lâcha la mitraille et bondit pour prendre sa carabine.

L'autre pièce de quatre cracha sa charge à la hauteur du ventre des soldats et les servants se précipitèrent aussitôt après sur les fusils.

CHAPITRE 20

Quand les carabines et les pistolets furent vides, les canonniers se retirèrent sous la porte cochère, en escaladant les sacs de terre qui bouchaient presque complètement l'entrée. Autry pensait être le dernier mais, en se retournant sur le ventre, en haut de la barricade, il vit que Bailey était resté en arrière pour enfoncer un coin de fer dans la lumière du canon.

— Laisse donc ça, Pete ! cria Autry

Bailey finit d'enfoncer le coin et attrapa sa carabine. Il se retournait pour rejoindre les autres quand deux soldats arrivèrent au pas de charge à l'entrée de la lunette. Bailey leur fit face, levant sa carabine à la manière d'une massue. Les baïonnettes le transpercèrent.

— Fiche le camp de là ! gronda quelqu'un près d'Autry. Une carabine tira juste au-dessus de ses jambes.

L'un des soldats tomba avant d'avoir pu retirer sa baïonnette. L'autre fut tué par deux hommes qui tirèrent en même temps.

L'enfer s'était déchaîné sur le toit du bâtiment, au-dessus de la tête d'Autry. Deux échelles avaient été placées contre le mur, mais personne ne parvenait au sommet. Des hommes penchés au bord du toit tiraient à bout portant dans la figure de ceux qui essayaient de grimper ; d'autres,



sur le mur, faisaient des ravages dans les rangs des soldats qui se présentaient pour aider leurs infortunés camarades.

Une fois de plus, l'attaque reflua loin des bâtiments sud.

A la barricade d'angle, considérée comme le point le plus vulnérable, les volontaires du Tennessee avaient jonché le sol de soldats morts et les quatre canons avaient taillé en pièces l'assaut qui s'était porté sur ce point.

Crockett jeta un coup d'œil par-dessus la palissade, au moment où les assaillants se retiraient en désordre :

— J'ai l'impression qu'on leur a fait bouffer des couleuvres, les gars !

Une fois encore, les hommes d'Alamo avaient de bonnes raisons de pousser des cris de joie, mais ils étaient trop fatigués pour cela.

L'attaque au nord avait été repoussée avec vigueur. A l'est et à l'ouest, les assaillants avaient échoué pour la seconde fois. En abandonnant le champ de bataille, sur les deux côtés les plus longs d'Alamo, les soldats avaient rasé les murs le plus longtemps possible avant d'être forcés de courir en terrain découvert, et les deux colonnes avaient obliqué vers le nord en se retirant.

Le fait n'avait pas manqué d'être remarqué au quartier général de Santa Anna, installé maintenant à un peu moins de quatre cents mètres au nord-ouest du fort

— Sept morts et six blessés, annonça Espallier à Travis en le rejoignant près des canons du mur nord. Pourrions-nous encore les contenir une troisième fois, mon colonel ?

— Nous le pourrions ! Il le faut !

Le lieutenant Evans arrivait, les yeux rougis, la mâchoire pendante à force d'épuisement.

— Notre réserve de poudre est presque terminée, colonel Travis.

Une dernière fois, Travis se tourna vers l'est. Il songeait avec amertume à tous les appels qu'il avait lancés pour obtenir des hommes, de la poudre, des vivres.

— Faites pour le mieux, lieutenant.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE

Traduit de l'anglais par Ranée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire

IBES

RESUME. — Eric, le fils de Barbe-Rouge, revient à Saint-Malo. Retiré dans la lande, il poursuit les études qui lui permettront d'obtenir son brevet de capitaine, quand le père Le Troadec lui apprend que sa maison est surveillée !...

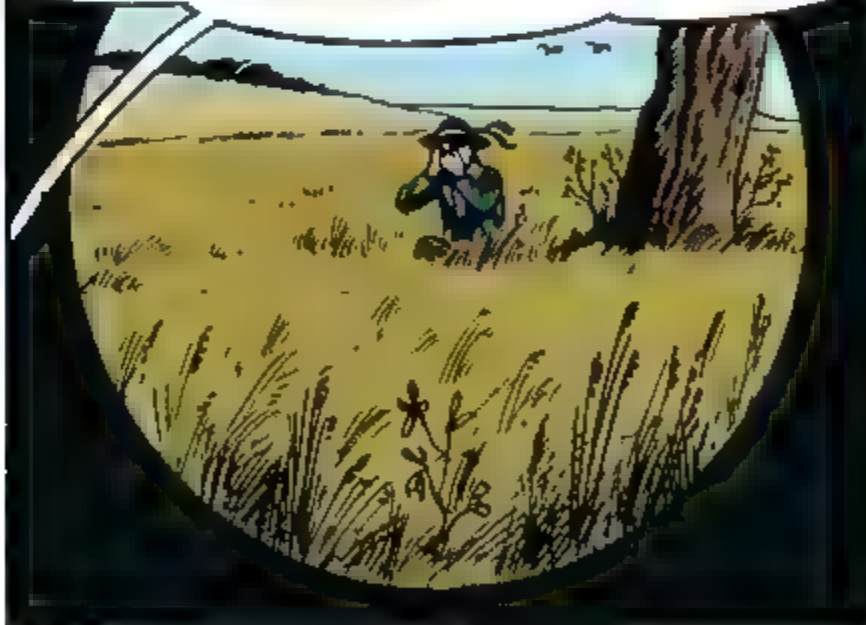


TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON

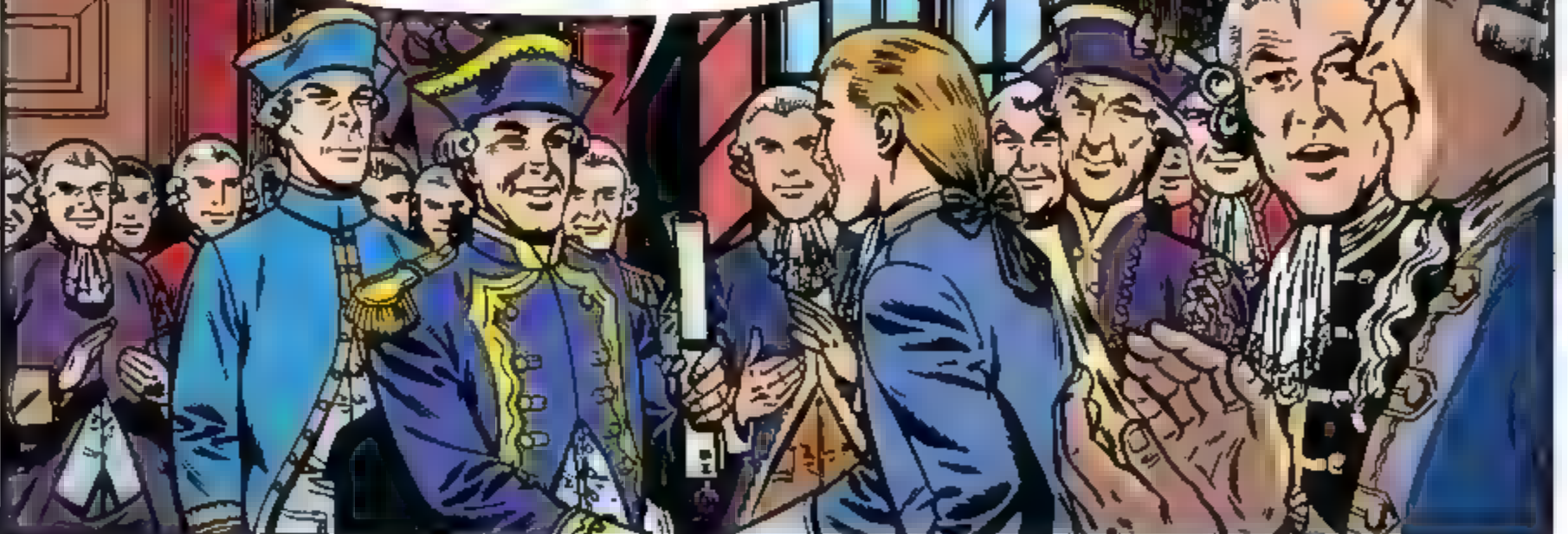


ÇA DEVIENT TRÈS INQUIÉTANT... LA SURVEILLANCE NE SE RELÂCHE PLUS !... HEUREUSEMENT, SI TOUT VA BIEN, APRÈS-DEMAIN À CETTE HEURE-CI, J'AURAI MON BREVET DE CAPITAIN EN POCHÉ ET DANS QUELQUES JOURS, J'IRAI RAPPELER LEUR PROMESSE AUX ARMATEURS DE LA "BELLE JEANNE" !...



ET, LE SUR-LENDEMAIN, À BREST, EN EFFET...

CAPITAINE... CAR VOUS AVEZ DÉJÀ DROIT À CE TITRE... JE SUIS HEUREUX DE VOUS REMETTRE VOS DERNIERS BREVETS... ET NOS FÉLICITATIONS UNANIMES. JAMAIS, MÊME DANS LA FLOTTE DE GUERRE, JE N'AI ENTENDU AUCUN CANDIDAT LES CONQUÉRIR AINSI BRILLAMMENT QUE VOUS !...



MERCI, MONSIEUR !... C'EST TROP D'HONNEUR !...

EXTRAORDINAIRE !... JAMAIS VU D'AUSSI JEUNE BREVETÉ !... CE BLANC-BEC IRA LOIN !...

TOUS NOS COMPLIMENTS MONSIEUR DE SMO-MARTIN !... VOTRE EXAMEN A ÉTÉ UN VRAI FEU D'ARTIFICE !...

QUOI, MES- SIEURS ?... VOUS ÉTIEZ LA ?...

NÉ !... NOUS NE VOULIONS PAS RISQUER QU'UN AUTRE ARMATEUR PUISSE NOUS SOUFFLER UN TEL CAPITAIN !... VOTRE CONTRAT D'ENGAGEMENT VOUS ATTEND, QUAND EMBARQUEZ-VOUS SUR VOTRE "BELLE JEANNE" ?...

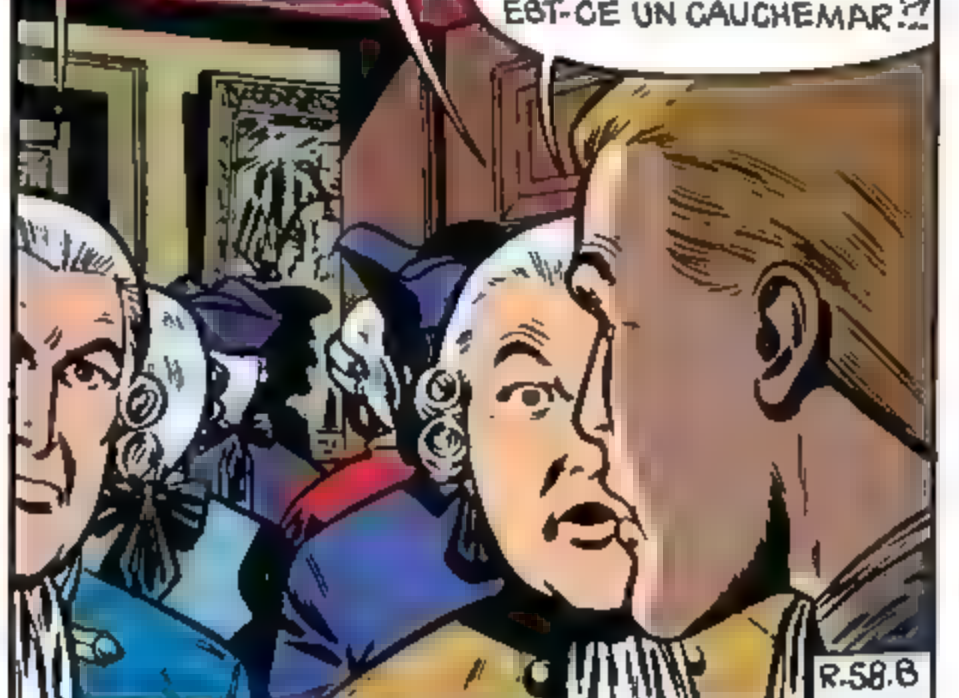


MA FOI, JUSTE LE TEMPS DE RENTRER FAIRE MES PAQUETS DANS MA BIC... ???... OH !...



??!! QUOI ?... QU'AVEZ-VOUS ?... VOUS ÊTES LIVIDE !...

LA !... LA !... ?!!... CETTE... CETTE SILHOUETTE ?... CORNEBLEU !... EST-CE QUE JE DEVIENS FOU ?... EST-CE UN CAUCHEMAR ?...



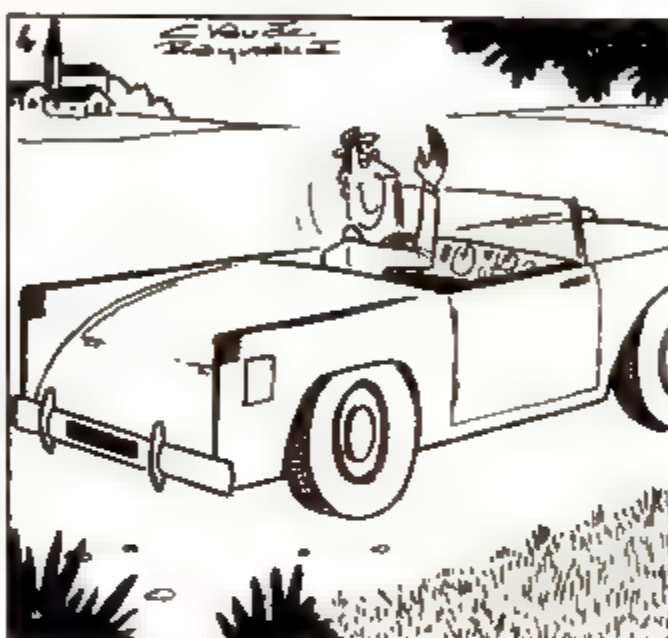
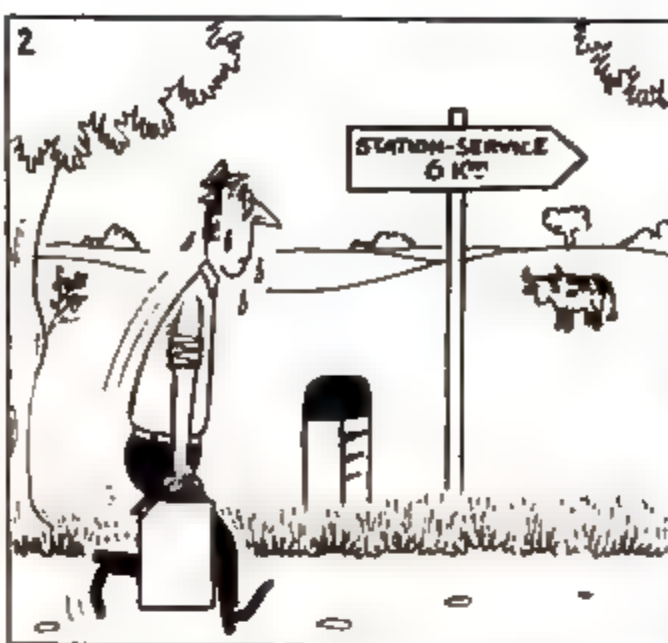
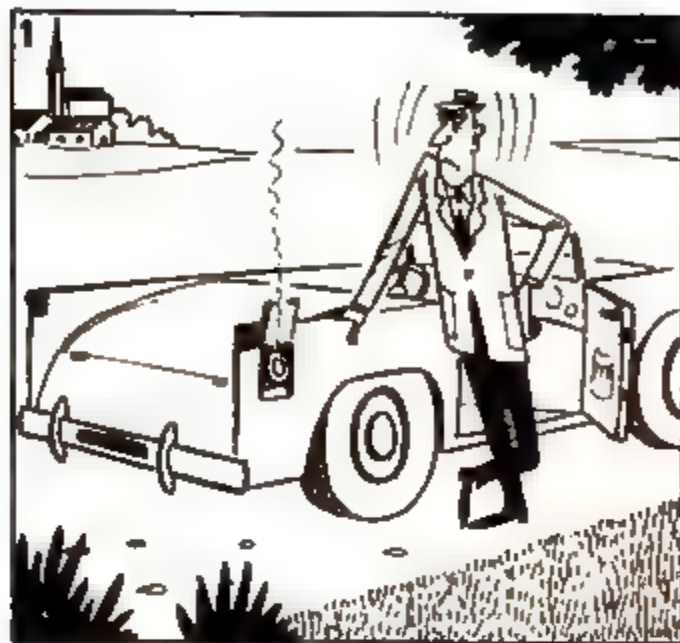
(A suivre.)

QUAND ON N'A PAS DE TÊTE...

... Il faut avoir des jambes ! c'est la cruelle expérience que vient de faire ce conducteur imprévoyant

Accompagnez-le dans sa petite promenade forcée, tout en examinant attentivement les quatre dessins. En effet, vous constaterez que l'un d'eux comporte une impossibilité flagrante par rapport aux trois autres.

Dans quel dessin la décelez-vous ?

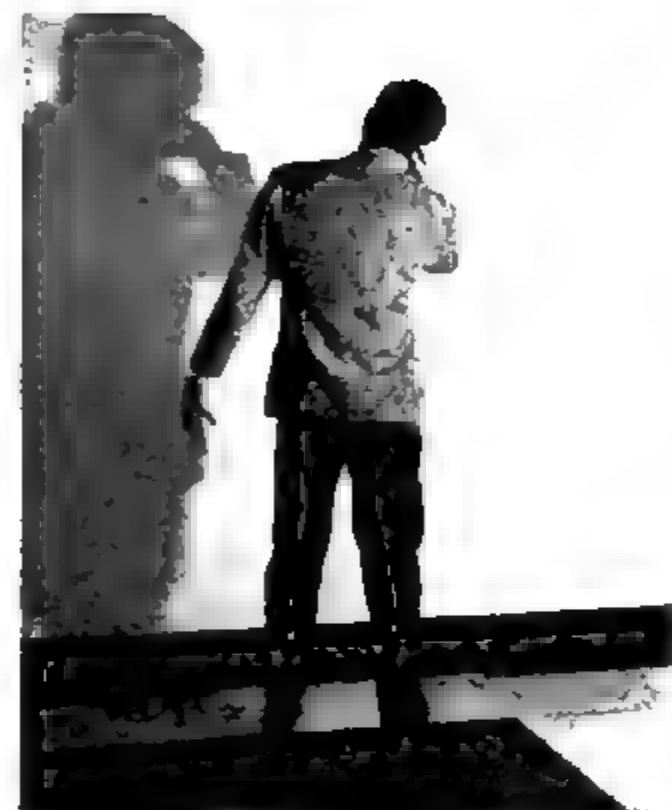


LES FEUX DE LA RAMPE

Notre ami Jean-Paul Rouland n'a pas craint d'affronter les feux de la rampe en mimant pour vous trois grandes vedettes de la chanson que vous connaissez bien.

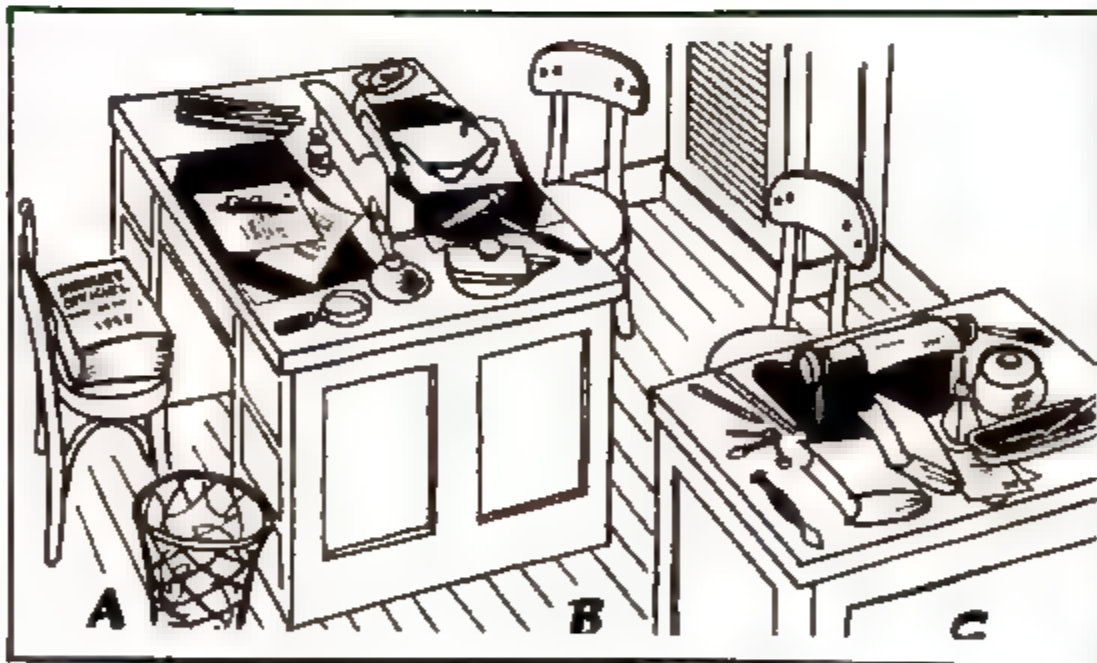
Il vous sera très facile de deviner de qui il s'agit car Jean-Paul Rouland a un certain talent d'imitateur et les attitudes de ces trois vedettes sont caractéristiques.

1. Gilbert Bécaud
2. Charles Aznavour
3. Yves Montand
4. Charles Trenet
5. Georges Brassens
6. Maurice Chevalier



AU BUREAU

Ces trois employés ont délaissé leur bureau quelques instants. Nous les retrouvons au bar, en train de se désaltérer. Certains détails doivent vous permettre à coup sûr de retrouver quelle place ils occupent respectivement.



Vous retrouverez sur les ondes de Radio-Luxembourg :

● L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans l'émission « Carnet de Boi », tous les dimanches, à 20 h 40.

● Votre ami, Marcel Fort, tous les lundis à 20 h 55, pour le « Crochet radiophonique ».

● Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur Robillard, tous les jeudis dans votre émission « Pi-lote », de 13 h 30 à 14 h 30.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

HÉROÏSME ET VALEUR (LA VALEUR DES PIÈCES)

PAR L'ANGE

● Bien des joueurs d'échecs et même certains manuels n'hésitent pas à attribuer une échelle de valeurs aux différentes pièces, valeurs le plus souvent estimées à 1 pour le Pion, 2 à 3 pour le Cavalier et le Fou, pour la Tour et 10 pour la Dame. Si théoriquement ces valeurs sont justes, il n'en est jamais ainsi en pratique. Réfléchissons un peu. Si un fantassin vaut 1 sur le champ de bataille, il est évident que deux soldats combattant côte à côte et se soutenant valent en vérité un peu plus de 2. Et si ces deux hommes sont dans une bonne position d'où il sera difficile de les déloger, leur valeur se trouve encore augmentée. Sans être stratège, tout le monde

sait qu'une poignée d'hommes résolus et dans une position particulièrement favorable, en tête d'un étroit défilé, d'un pont, etc., valent alors l'armée qu'ils sont capables de tenir en respect.

Il en est exactement de même aux échecs et la valeur relative et réelle des pièces dépend de quantité de données : position, soutien, utilisation éventuelle, position des pièces de l'adversaire, etc.. Un régiment en réserve, trop loin pour arriver à temps pour participer à l'action pourrait aussi bien ne pas exister. Napoléon en a fait l'amère expérience à Waterloo. Une Tour perdue dans son coin, enfermée par les Pions, ne pouvant entrer en action au moment voulu n'a, en

vérité, aucune valeur ; elle peut au contraire avoir une certaine valeur pour l'adversaire si elle gêne (cela arrive) les mouvements ou l'efficacité des autres pièces de son camp !

Le petit caporal de l'Ecole de Brienne valait « théoriquement » n'importe quel autre caporal d'artillerie. Sa valeur était cependant tout autre. Eh bien, aux échecs un Pion valant théoriquement 1 vaut sûrement plus s'il menace une grosse pièce, encore plus s'il la prend, 10 s'il devient Dame en arrivant à la huitième rangée, et encore bien plus si, grâce à lui, on peut faire échec et mat !

Il en est de même des échanges. Un Pion noir vaut un Pion blanc dans certaines conditions, pas toujours. Si noir a quatre Pions et blanc trois, tout échange de Pions sera au désavantage de blanc puisqu'il vaut mieux être trois contre quatre que deux contre trois ou, pire, un contre deux !

L'exemple de fin de partie suivant va montrer que, aux échecs comme sur le champ de bataille, la valeur des unités dépend surtout

de leur utilité. Placer sur l'échiquier pour blanc : le Roi à g1, la Dame à d1, les Tours à a1 et f1, les Fous à c1 et d3, les Cavaliers à f3 et d6 et six Pions à a3, b2, c2, e5, g2 et h2. Placez maintenant pour noir : le Roi à f8 et la Dame à d8, les Tours à a8 et h8, les Fous à a5 et g4, les Cavaliers à b8 et e7 et six Pions à a7, b7, d4, f7, g7 et h7 (Fig. 1).

Examinons d'abord les Pions blancs. Il semble évident que celui qui se trouve à e5 a relativement plus de valeur que les autres. Des deux Cavaliers, celui à d6 semble avoir plus de valeur que l'autre à f3, cloué par le Fou noir à g4 (cloué parce que s'il bouge, le Fou noir pourrait prendre la Dame). Le Fou à d3 vaut plus, tout au moins pour le moment que celui à f1 qui ne commande que la seule diagonale c1-h6. Enfin, quant aux Tours, celle à f1, devant laquelle la colonne f1-f8 peut toujours s'ouvrir a certes plus de valeur que celle à a1, enfermée derrière les Pions et, de côté, par le Fou et la Dame.

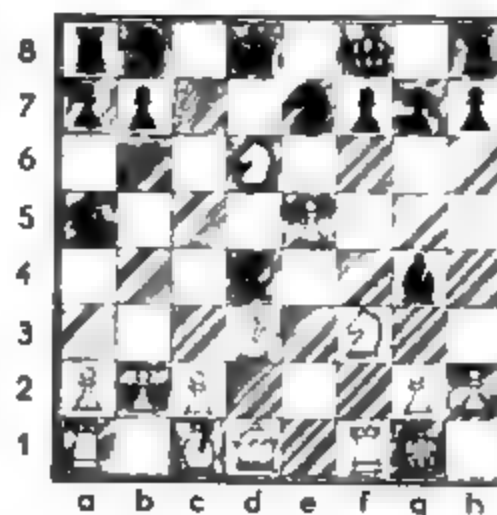
Voyons maintenant coup par coup comment les valeurs relatives

des différentes pièces peuvent changer en cette fin de partie :

1. C f3 - g5 !

Et voilà que, tout à coup, la valeur de ce Cavalier s'accroît prodigieusement du fait qu'il double et triple la menace qui pèse soudain sur le Pion noir à f7 en démasquant la Tour à f1 qui, elle aussi, augmente singulièrement de valeur. Par contre, la valeur de la Dame blanche tombe à presque rien puisque blanc est tout prêt à la sacrifier !

..... F g4 x D d1.



LE JEU de l'homme des vœux

L'Homme des Vœux vous propose trois informations. Une seule est vraie, les deux autres sont entièrement sorties de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● DU MONDE

L'Office mondial de la statistique publie les résultats d'une de ses enquêtes dont les chiffres ne sont pas à notre honneur.

La vitesse moyenne horaire de la marche des ménagères chargées de leurs sacs à provisions est variable suivant les pays :

Le record revient à l'Amérique avec 4,772 km. La Russie prend la seconde place avec 4,515 km, tandis que la France se situe en huitième position avec 3,927 km.

Il est à noter que les ménagères de la ville de Laon, ne sont pas lentes puisqu'elles détiennent, pour la France, la vitesse la plus élevée, soit 5,027 km à l'heure.

● PARIS

L'Office national météorologique, dans une tournée de propagande, à l'intention des cultivateurs, présente une conférence avec « exposition de nuages artificiels en modèles réduits », permettant aux intéressés de se familiariser avec les nimbus, cumulo-nimbus, strato-cumulus et stratus de toutes sortes.

● SUISSE

Le sommeil dans un bon lit n'est pas seulement bénéfique pour l'être humain.

Une expérience concluante appliquée aux vaches et consistant à faire dormir ces dernières sur des « matelas pneumatiques » a permis de constater une amélioration de la production laitière.

« A lit douillet, lait moelleux et abondant ! » Tel sera le slogan des fermiers suisses !

N'oubliez pas d'écouter tous les jours à 12 h 27 sur Radio-Luxembourg la célèbre émission de « L'homme des vœux ».

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

Le monsieur 3 occupe la place marquée A, sa petite fille l'oblige à rester sur un bottin. La dame 2 occupe la place B. Elle a l'intention de jouer. Le monsieur 1 occupe la place C. Il fume la pipe et sur son bureau on peut voir un pot à tabac et un cure-pipe. LES FEUX DE LA RAMPE 1^{er} Yves Montand ; 2^e Georges Brassens ; 3^e Gilbert Bécaud. L'HOMME DES VŒUX Faux - Vrai ROBILLARD En effet, le pompiste demande à Robillard s'il veut de l'essence, de l'huile, ou de l'eau... Or, une 2 CV ne possédant pas de radiateur, l'eau est parfaitement inutile. QUAND ON N'A PAS DE TÊTE L'impossibilité se situe dans le dessin n° 4. En effet, vous avez pu constater que sur ce dessin, le pompiste ne s'occupe pas dans le même sens. En effet, vous avez pu constater que sur ce dessin, le pompiste ne s'occupe pas dans le même sens.

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

L'heure des vacances a sonné pour l'inspecteur Robillard. Mais les malfaiteurs, eux, sont restés en activité, comme va vous le prouver

l'aventure ci-dessous qui n'est pas du tout à l'honneur de Robillard. Heureusement, Ferdinand a un sens de l'observation très développé.



● L'inspecteur Robillard, accompagné de son fils Ferdinand, a pris la route en direction d'une plage accueillante.



● Cependant, non loin de là, un dangereux bandit attaque un brave pompiste dans l'intention de le dévaliser.



● Ayant mis le malheureux hors d'état de se défendre, l'homme commence à fouiller les tiroirs fiévreusement...

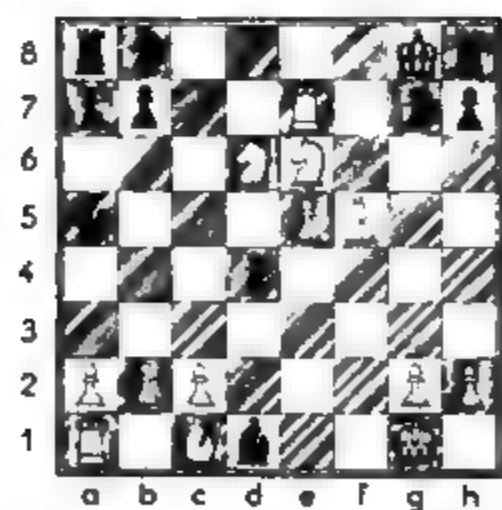


● Quand la voiture de Robillard stoppe devant le poste, le faux pompiste demande à Robillard ce qu'il désire.



● PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD ! Vous avez oublié que la vérité sort de la bouche des enfants, et Ferdinand avait vu juste. Ce pompiste est vraiment curieux !

Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.



Noir qui attache sans doute plus d'importance aux valeurs théoriques qu'aux valeurs réelles se laisse tenter.

2. T f1 x P f7 + R f8 - g8. Attaqué ainsi, à bout portant, le Roi noir n'a qu'une case de refuge. A remarquer, en passant, la valeur nulle des Tours noires enfermées, chacune dans son coin, et celle, très réduite, du Fou noir isolé et inutile dans les lignes adverses à l'autre bout du terrain (d1).

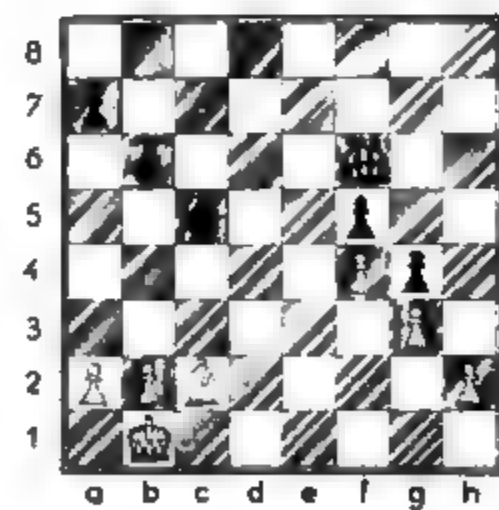
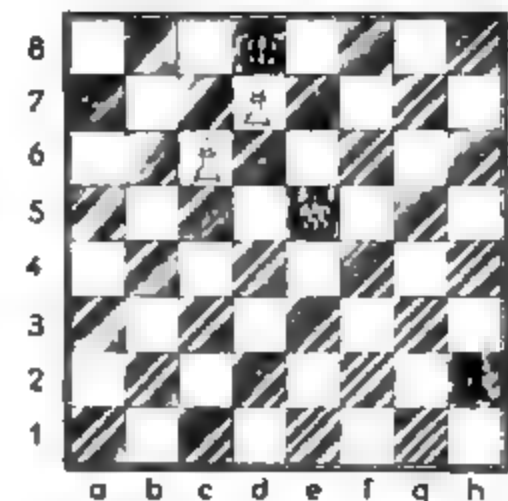
3. C g5 - e6 - Ce7 - f5.

Le seul moyen pour noir d'éviter le mat par T f7 x P g7 ! Il n'est donc plus question de sauver la Dame menacée par le Cavalier blanc. Sa valeur est tombée à zéro !

4. F d3 x C f5. Rétablissant la menace de mat et dédaignant la Dame blanche sans valeur.

..... D d8 - e7. Ultime sacrifice et seul moyen d'éviter le mat, toujours le même par T f7 x P g7 !

5. T f7 x D e7.



Et c'est fini (Fig. 2). Le mat est maintenant inévitable !

Revoyons l'inutilité presque totale des pièces noires. Quant aux pièces blanches, aucune comparaison possible entre la valeur certaine des pièces avancées et celle du Fou et de la Tour restés sur leurs cases de départ !

Essayez maintenant de résoudre ces quelques exercices d'évaluation de valeurs :

1. Placez le Roi blanc à e5 et deux Pions blancs à c6 et d7 ; puis le Roi noir à d8 et un Pion

noir à h2 (Fig. 3). C'est à blanc à jouer. Lequel de ces trois Pions a le plus de valeur et pourquoi ?

2. Placez pour blanc : le Roi à b1, un Fou à c2, et cinq Pions à a2, b2, f4, g3 et h2. Placez pour noir : le Roi à f6, un Fou à c5, et quatre Pions à a7, b6, f5 et g4 (Fig. 4). Quels sont les Pions qui ont le plus de valeur relative et pourquoi ?

3. Placez pour blanc : le Roi à b1, une Tour à g1, les Fous à c3 et c4, et quatre Pions à a2, b2, c2 et h4. Placez pour noir : le Roi

à h8, une Tour à g7, un Cavalier à f6, un Fou à c8, et cinq Pions à a7, b6, c7, g6 et h7 (Fig. 5). Quelle est ici la valeur relative des pièces et pourquoi ?

SOLUTION DES EXERCICES DE LA SEMAINE DERNIÈRE

1. Le meilleur moyen d'obvier au mat dans ce cas est sans doute de jouer C g8 - f6, en prévision de P d7 - d6 suivi de la contre-attaque par F c8 - g4, etc.

2. Il n'y avait là qu'une chose raisonnable à faire pour éviter la catastrophe avec un minimum de pertes : replier le Fou en jouant : F g4 - e3.

3. Si au 9^e coup noir joue : P b7 x P c6, blanc réplique par F b5 x P c6 + ! Si noir joue D d8 - c7, P c6 x P b7 + déc, et si le Roi noir bouge, alors P b7 x T a8 = D + ! Enfin, si noir joue D d8 - a5, P c6 x P b7 + découvert !



L'HOMME QUI INVENTA LE TOURISME THOMAS COOK

TEXTE DE JEAN DESMUR

DESSINS DE PASCAL

VOYAGES
Il est recommandé à toute personne projetant un déplacement ou excursion en France ou à l'étranger, d'écrire à
MM. THOS. COOK & FILS
1, place de l'Opéra, PARIS
qui fourniront gratuitement tous renseignements pour obtenir le maximum de confort avec le minimum de dépenses.

EXPOSITION DE ST-LOUIS, 1904
Programme des Excursions accompagnées et des Voyages indépendants.

Organisé par
TH. COOK & FILS
Agents officiels des principales Compagnies de Chemins de fer et de Navigation.
Chargé par les Comités Français et Britannique de l'organisation des Voyages à Saint-Louis pour l'Exposition.

Bureau Central en France :
1, Place de l'Opéra, PARIS
Excursion Ticket.
LEICESTER TO FRANCE.
SECOND CLASS.

The Ticket to be given up at the Customs House.
Excursion Ticket.
LEICESTER TO FRANCE.
SECOND CLASS.
The Ticket must be given up either at Dover or Folkestone, and exchanged for a Steam Ticket Ticket.

Excursion Return Ticket.
FRANCE TO LEICESTER.
SECOND CLASS.
The Ticket to be given up at the Customhouse at Dover.

Excursion Return Ticket.
FRANCE TO LEICESTER.
SECOND CLASS.
The Ticket must be given up on arrival at destination.

Au-dessus d'un billet du premier voyage en France organisé par Cook en 1855 et de deux prospectus, la photo de Thomas Cook, fondateur de l'agence.

Thomas Cook, « Napoléon du Tourisme », né en 1806, à Melbourn, dans la région des Midlands, en Angleterre, avait été successivement jardinier et menuisier, avant de devenir « l'Apôtre de la Tempérance », c'est-à-dire le véritable promoteur d'une ligne antialcoolique. Dès 1833, il décida de lutter contre le fléau qu'est l'alcool et organisa régulièrement des manifestations et des conférences destinées à convaincre ses compatriotes et à provoquer leur adhésion à son effort. C'est cet apostolat qui, curieusement, devait le mener à la fondation de l'Agence de Voyage Cook et Fils.

L'Agence Cook ? Une organisation qui permet

d'entreprendre n'importe quel voyage, de prévoir n'importe quel séjour dans le monde, depuis des vacances sur une plage à quelques kilomètres de Londres jusqu'à un safari en Afrique orientale.

Plus de trois cent cinquante succursales et plus de 10 000 employés sont repartis dans 60 pays à la disposition des touristes du monde entier, quelle que soit la classe de la société à laquelle ils appartiennent, maharadjahs, industriels, ouvriers ou étudiants.

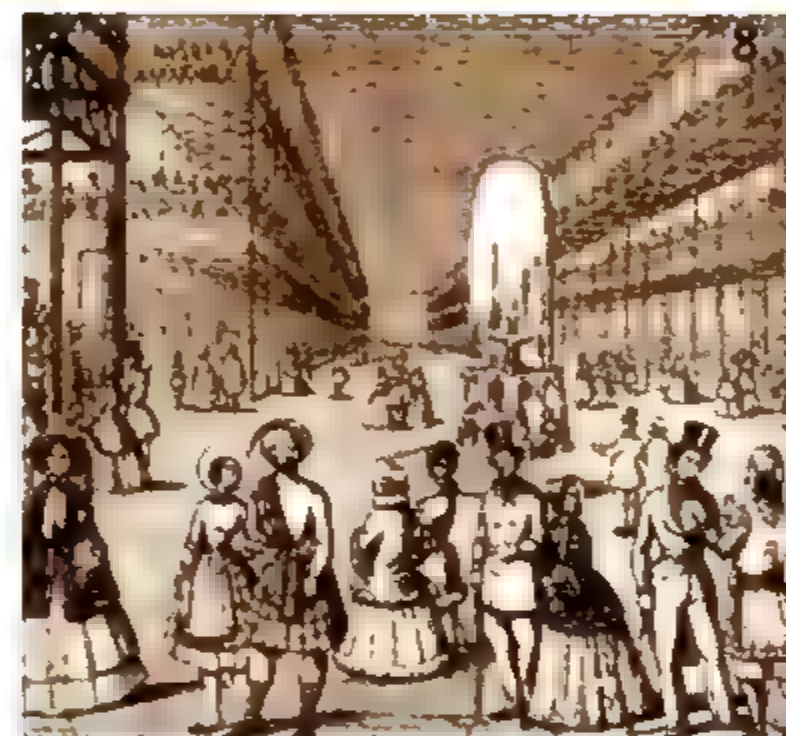
La fusion avec la Compagnie des Wagons-Lits en 1920 en a fait alors la Compagnie Internationale des Wagons-Lits Cook.



L'entrée de Guillaume II à Jérusalem. Le cortège conduit par John Cook à cheval arrive à la porte de Jaffa, au milieu des acclamations.



Le premier immeuble qui abrita le siège de l'agence Cook à sa création à Londres.



Le palais de cristal à l'exposition de Londres en 1851. Grâce à Thomas Cook, cette exposition fut un vrai succès.



Vue générale du palais de cristal. L'agence Cook avait organisé des voyages pour visiter l'exposition de Londres en 1851.



Ce matin du 9 juin 1841, Thomas Cook cheminait sur la route d'Harborough à Leicester. Lorsque l'on a 25 kilomètres à parcourir à pied, on a le temps de réfléchir. Cook pensait à sa conférence, à ceux qui ne pourraient pas y assister. Mais, « une idée lui traversa le cerveau ». La ligne de chemin de fer Derby-Leicester ne venait-elle pas de s'ouvrir ?



Pendant les dix derniers kilomètres, Cook « remua ses pensées ». A Leicester, à peine fut-il monté sur l'estrade qu'il lança le projet d'employer un train spécial afin de transporter les adhérents pour la réunion de Longborough, qui devait avoir lieu trois semaines plus tard. Le président donna son accord parmi les cris d'enthousiasme des spectateurs.



Le lundi 5 juillet 1841, cinq cent soixante dix personnes se pressaient à la gare de Leicester autour de l'orchestre qui jouait des hymnes et des marches militaires. Le train était là, avec ses neuf wagons à ciel ouvert où s'entassèrent les pionniers de la tempérance pour un voyage de quinze kilomètres : le premier voyage Cook. Ce fut un triomphe !...



Thomas Cook organisa d'autres voyages du même genre. Mais, le 4 août 1845, une « grande » excursion, purement touristique, de Leicester à Liverpool, avec prolongement (moyennant supplément) à Carnarvon, marqua les vrais débuts de l'Agence Cook, avec 350 personnes. Jusqu'alors, seuls les gens fortunés avaient pu voyager pour leur plaisir.



Thomas Cook lança, en 1846, les visites de l'Ecosse depuis Leicester. Le bateau y venait en aide au chemin de fer. En 1851, à Londres, devait s'ouvrir la Grande Exposition. Elle serait superbe, avec, pour « clou », le Crystal Palace. Mais comment faire venir les foules dans la capitale britannique ? Seule l'organisation Cook pouvait agir avec succès.



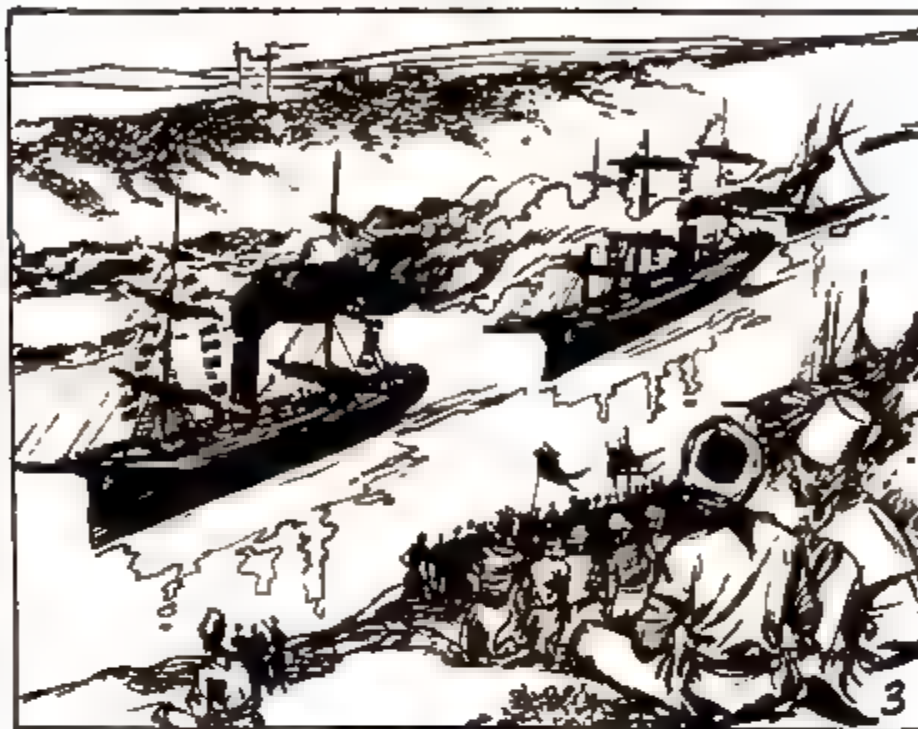
Cook préparait un voyage en Amérique. Il abandonna momentanément ce projet et se consacra au tourisme vers Londres. On lui confia l'organisation de tous les trains d'excursion en direction de l'Exposition, circulant entre mai et octobre 1851. C'était un pas de plus vers la réalisation de sa formule : « Des chemins de fer pour tout le monde. »



Cook se mit à l'œuvre ; il organisa des « Clubs » permettant aux travailleurs d'aller « voir » l'Exposition, prépara leur hébergement et fonda un journal : « L'Excursionniste. » Son fils, John Mason, dix-sept ans, devint son meilleur collaborateur. Tous les touristes furent escortés aux gares de départ par une fanfare, soit : 165 000 personnes.



Cook organisa, en 1856, un « Tour du Continent ». Vers 1860, il fit visiter Paris aux touristes britanniques. En 1864, les premiers groupes d'excursions en direction de l'Italie quittèrent l'Angleterre. En 1867, vingt mille Anglais visitèrent l'Exposition de Paris grâce à Cook. Enfin, l'année suivante, celui-ci institua un tour d'Italie qui durait un mois.



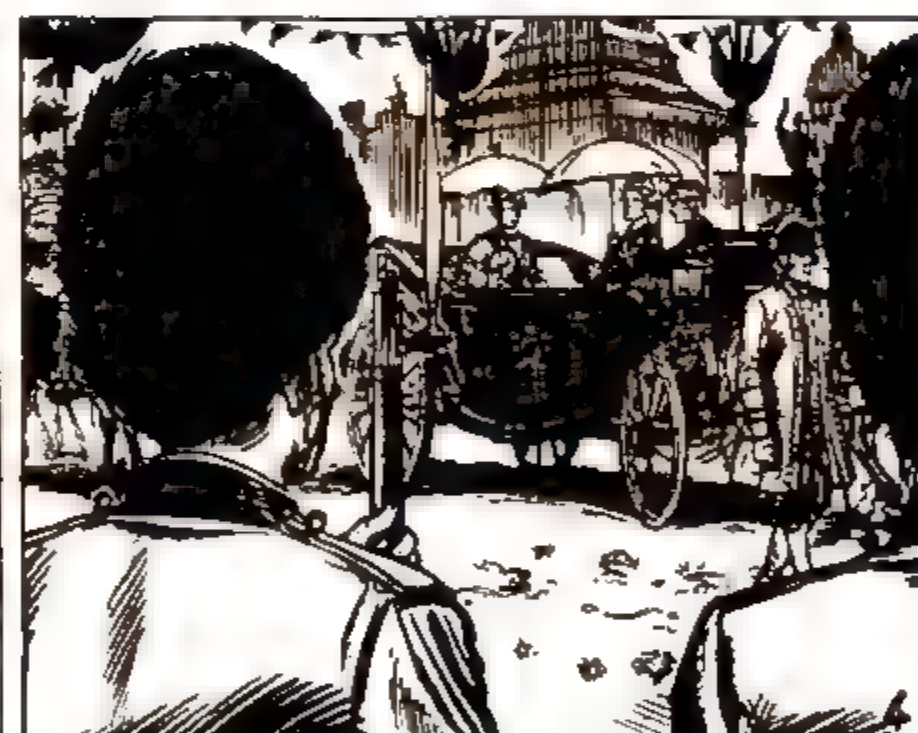
Thomas Cook avait été invité à l'inauguration du canal de Suez, le 17 novembre 1869. Il réussit à emmener un groupe de touristes sur un des 68 bateaux qui accompagnaient le navire « L'Aigle », où se trouvait l'impératrice Eugénie. Le tourisme égyptien était né. Cook en avait ainsi décidé. La suite a prouvé qu'il en est le véritable promoteur.



Les Cook organisèrent les services navigation sur le Nil. Ils créèrent un chantier pour fabriquer les vapeurs destinés à ces voyages et, en 1877, construisirent un hôtel à Louxor. Plus tard, une importante expédition leur fut confiée pour aller au secours de Gordon, emprisonné dans Kartoum. L'expédition échoua mais Cook n'y était pour rien.



Nul n'ignore que dans les Indes se trouvent de nombreux musulmans. Les adeptes de la religion de Mahomet ont le devoir d'effectuer une fois dans leur vie un pèlerinage à La Mecque, haut lieu saint de l'Islam. Cook fut l'organisateur moderne de ces pèlerinages, assurant le maximum de sécurité et d'hygiène aux nombreux fidèles venus des Indes.



Le succès des voyages Cook « pour Hindous », fit qu'en 1887, l'agence fut « assiégée » par les maharadjahs désirant venir à Londres afin d'assister aux festivités marquant le jubilé de la reine Victoria, impératrice des Indes. L'un d'eux demanda même de pouvoir emmener plus de 250 personnes, 10 éléphants, 35 tigres, 1 000 valises et jusqu'à un canon.



En 1898, Guillaume II, empereur d'Allemagne, exprima le désir de visiter Jérusalem, alors au pouvoir des Turcs ; on fit venir « l'homme de chez Cook » à Berlin. C'était Frank-Henri Cook, le petit-fils du fondateur, qui avait déjà « piloté » le futur George V d'Angleterre sur les mêmes lieux. Cook se chargea de la visite sur les lieux saints.



Les souverains allèrent par mer jusqu'à Caïffa, où Cook prit alors le commandement de l'expédition. Ils devinrent « les Croisés de M. Cook ». John Cook entra dans Jérusalem en tête du cortège, à cheval. Ce voyage n'avait de touristique que l'aspect. Il était surtout politique et préparait l'action turco-allemande dans le Moyen-Orient.



Cook fut chargé d'organiser les voyages privés des souverains britanniques. La reine Victoria venait régulièrement passer quelques semaines d'hiver à Nice ou à Cannes. En 1906, Edouard VII, son fils, débarquant à Naples, emprunta le funiculaire du Vésuve construit par l'agence Cook. Déjà à cette époque, « chez Cook, on pouvait tout faire. »

RESUME. — Jacques Le Gall passe ses vacances dans les Alpes autrichiennes. Un mystère plane sur le Totesgebirge, et Jacques Le Gall mène seul son enquête, au bord du lac de la Traun.





S.O.S. ANIMAUX

N° 115. — M. Jean CARIU, 9, av. Jacques-Potet, Goussainville (S.-et-O.).

...cherche une personne qui voudrait prendre un chien : il s'agit d'un berger allemand, noir avec taches marrons, oreilles droites, âgé de 4 ans et qui a été vacciné contre la maladie à sa naissance.

N° 116. — M. Bernard DUPONT, 36, rue Sadi-Carnot, à Malzéville (M.-et-M.).

...a une petite chatte à placer. Elle est grise et noire, très affectueuse et est âgée de deux mois...

N° 117. — Mme LEBRUN-BOURDON (père), 22, rue St-Lazare, L'Isle-Adam (S.-et-O.).

...étant toujours en déplacement, voudrait savoir si elle pourrait placer son chien, une bête de 3 ans. C'est une brave bête qui adore les enfants et qui est très fidèle.

N° 118. — Mme CHAREYRE, Malabry, Meil-sur-Faye (Vienne).

...donnerait deux adorables petites chiennes noires de 2 mois (mère cocker et père chien de garde) affectueuses et intelligentes. Elle ne peut malheureusement assurer le transport de ces bêtes. Elle habite un petit hameau à 15 km de Loudun et 50 km de Poitiers.

N° 119. — Mme PORTA, 27, rue Jules-Ferry, à Sèvres (S.-et-O.).

...a deux ravissants petits chats qu'elle ne peut garder et qu'elle serait heureuse de donner à un ami des animaux.

D. 30. — Françoise FRESNEAUX, 107, av. A.-Briand, Rennes (I.-et-V.).

...aimerait beaucoup avoir un couple de hamsters.

D. 31. — Yves HELLIS, Fonderie Couach, rte d'Arcachon, La Teste-de-Buch (Gironde).

...a perdu un petit berger allemand et voudrait un autre chien du même genre.

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images
des Albums FANFOU.
Concurrents du JEU DES CANNIBALES.
Pour échanger vos doubles,
écrivez aux adresses ci-dessous :

M. Dominique YVON, 213, rue Honoré-de-Balzac, St-Pierre-des-Corps (I.-et-L.).

Mlle Suzanne CANTET, 44, rue Marcellin-Berthelot, Parthenay (D.-Sèvres).

Mlle Solange GLEYEN, Pennarjeun-Guiscriff (Morbihan).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.



le pot de colle
ADHÉSINE
écolier

le seul muni d'un
couvercle hermétique.
Sa colle ne sèche pas.

— *Erigez-le*

NOS PETITES ANNONCES LES MOINS CHÈRES DE FRANCE

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord. Toute correspondance relative à cette rubrique doit être adressée à « Petites Annonces, Journal PILOTE », 31, rue du Louvre, PARIS-2^e.

VENTE

Vends meccano n° 7 au plus offrant. Valeur réelle 100 NF. J.-P. CORRIAU, ATG, Caserne Pittié, NEVERS (Nièvre).

Vends 40 livres de ttes sortes 10 NF. Ecr. H. MASSENEZ, à Triembach-au-Yal (B.-Rhén.).

Vends livres toutes sortes par lot de 5 NF. Ecrire Alain HUE, Pissy-Porville p. Barentin (Seine-Maritime).

Vends accordéon neuf touches piano, 12 basses, 180 NF. S'adr. DEMANGEON, 37, av. Voltaire, Lunéville (Meurthe-et-Moselle).

Vends train électr. Hornby, access. au détail, très bon état. Px très intér. locos TBB-72B. J. LEFEVRE, 14, r. aux Juifs, Argentan (Orne).

Peux V. bons timbres étrangers au 1/3 du prix seulement, renseignements P. MARTIN, 29, rue St-Julien, Angers (M.-et-L.).

Vends « Pilote » au détail à 0,35 NF le n°, s'adr. BAILLY, 63, r. de Porrentruy, Issoudun (Indre).

V. collections journal « Tintin » 398 à 635 (30 F pièce), « L'Intégrale », 341 à 480 (20 F pièce) « Bayard », 1 à 250 (10 F pièce), réserve surprise trois premiers. S'adr. COLLELY, 37, r. J.-J.-Rousseau, Bethencourt (Nd).

CORRESPONDANTS

Ch. correspondants 14 ans aimant le sport et les sorties, habitant Marseille. Gerard DOUIN, 34, rue Pouchet, Paris (17^e).

Ch. corresp. étrangère 16 ans parlant français. Nadia FAYRE, 14, r. A.-France, ACHICOURT, par ARRAS (Pas-de-Calais).

Ch. correspondant 18-19 ans, Canadien, pour cartes post., J. GUENON, chez Mme Samar, 45, rue Barbisey, Dijon (Côte-d'Or).

DIVERS

2 gars 16 ans cherch. poste aides mont. au pair. Préf. camp volant ensemble si poss. PESCHARD, 6, pl. Homme-de-Fer, Strasbourg.

Désire trouver famille cherch. une fille 15 a. pour s'occup. enf. préf. à la mer, de juillet à fin août. S'adresser, CADIEU, 65, boul. J.-Y.-Chaplain, Le Mans (Sarthe).

ECHANGE

Ech. papillons contre papillons tous pays. Ecr. Y. GUILRAR, à Bouaye (Loire-Atlant.).

ACHAT

Achète bon état albums n° 1 et 2 de « Pilote ». J. EPAIN, Pont-Saint-Pierre (Eure).

NOUS ATTENDONS VOS MEILLEURES PHOTOS, VOS REPORTAGES, SUR LA VIE DU GRAND CIRQUE DE FRANCE

● Vous tous, jeunes « Pilotes » qui assistez aux représentations du Grand Cirque de France de Radio-Luxembourg, N'oubliez pas ce que « Pilote » attend de vous :

Des photos du Grand Cirque, de sa vie, de ses vedettes, de sa ménagerie et... même des reportages !

Quel est celui d'entre vous qui n'a

pas été séduit par la vie bohème, tumultueuse et éblouissante des gens du voyage ? La chasse photographique est grande ouverte et à nos futurs « collaborateurs » nous donnerons un abonnement de TROIS MOIS à « PILOTE » !

● Cette semaine, les Amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Gruss et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeanesse et François Chatelard, les

célèbres émissions : le Crochet radiophonique et le Quitte ou Double.

SUR PRESENTATION
DE VOTRE « CARNET DE BORD »
UNE REPRESENTATION
GRATUITE AU
GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique : du mardi 13 juin au lundi 19 juin à Bruxelles-Ixelles et le mardi 20 juin à Alost (Alost).

AVIATION Magazine de l'ESPACE

Lecteurs de « PILOTE », le journal « AVIATION MAGAZINE de l'Espace » vous offre GRATUITEMENT un exemplaire de votre choix parmi les derniers numéros de ce périodique dans lequel vous trouverez :

L'actualité maritime et celle des sports nautiques.

La voile et le motonautisme.

La plongée sous-marine.

Les marines d'hier et d'aujourd'hui.

Il vous suffit de copier, de remplir et d'envoyer le bon ci-dessous.

MARINE MAGAZINE (service propagande)

1, rue Alfred-de-Vigny, Paris (VIII^e).

Nom CLEMENT..... Prénom Gerard.....

Adresse 74, rue de la République, Philippe, Auguste, Paris 14^e

Age 13 ans..... N° carnet de bord 48 N-34-15-75006

● (Si cette offre vous intéresse, faites plaisir à l'un de vos camarades : mettez son adresse à la place de la vôtre, et son nom, bien entendu...)

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e
Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean HERRAND
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCINNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS		Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
France et Communauté française		
12 mois	37 NF	45 NF
6 mois	19 NF	23 NF
3 mois	10 NF	12 NF
C.C.P. Paris 2375-25		

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 7, Avenue P.-H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.909-16

Interpress S.A., 1, Boulevard, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an 36 FS.
6 mois 20 FS.

Compte chèque postal : 11.133-31

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

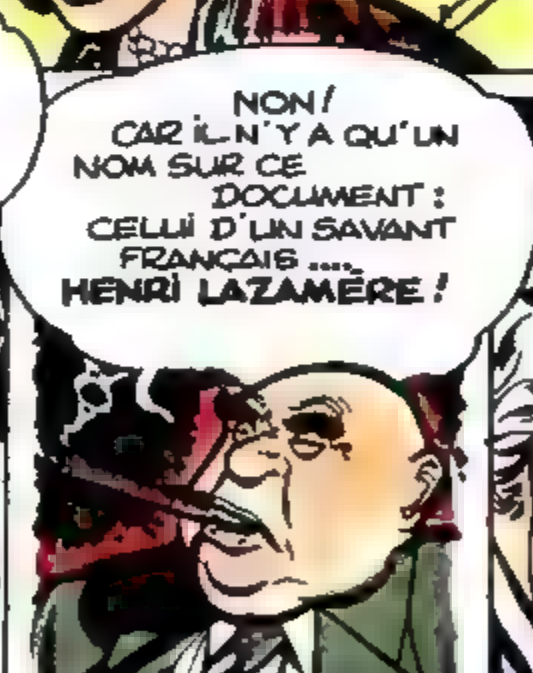
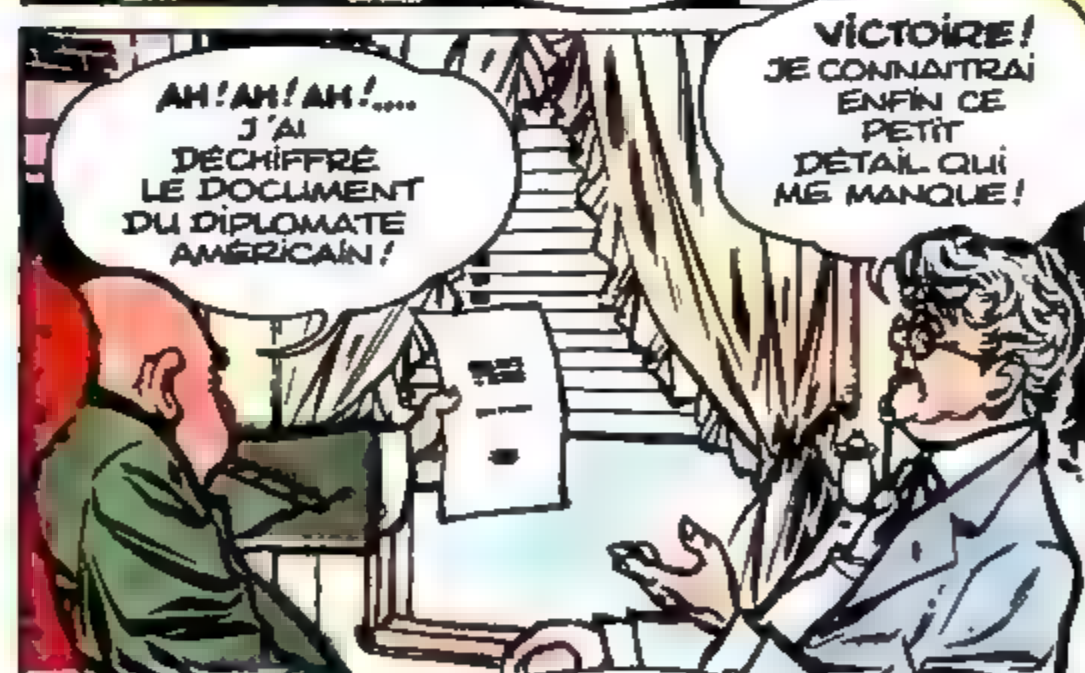
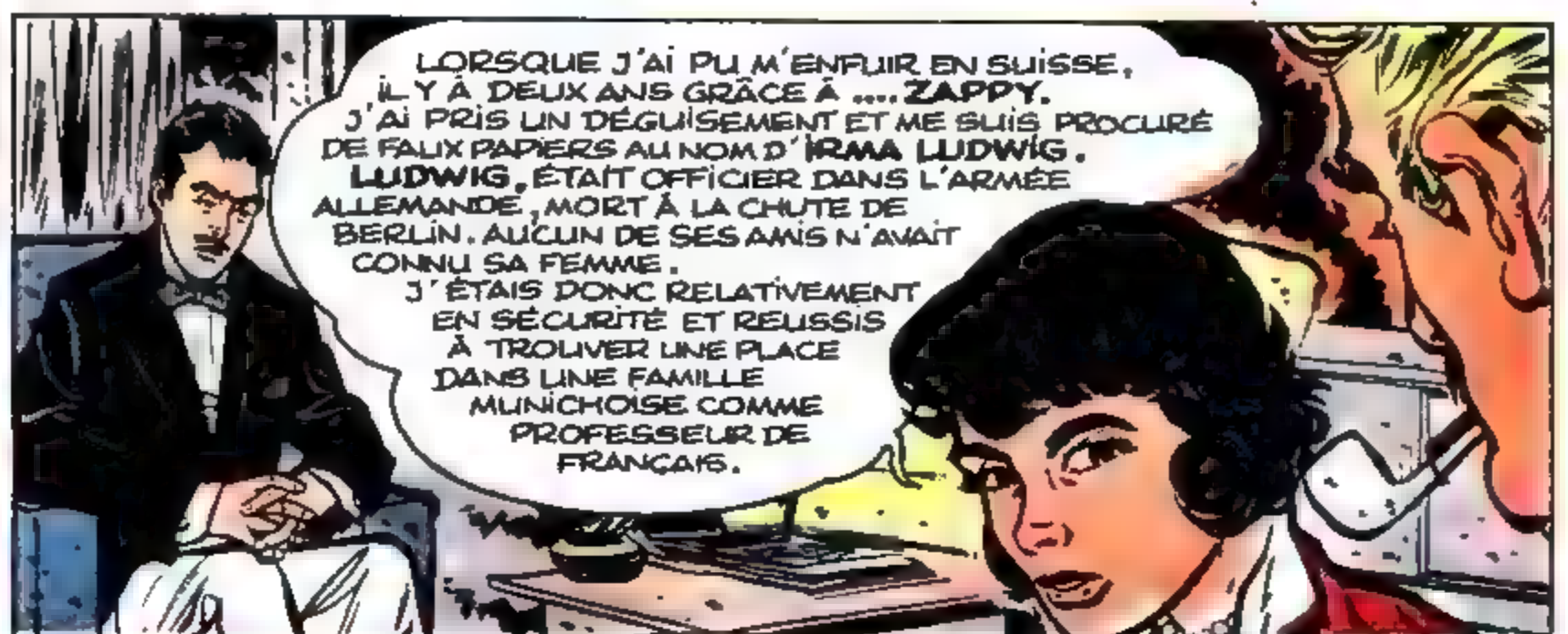
Publicité : EDIFRANCE,
38, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTRAL 12-75, 13-30, 14-99.



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN.

RÉSUMÉ. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Le Vautour, qui soupçonne une fuite dans le réseau, suspecte Irma Ludwig, alias Edith Jeanson. Celle-ci s'enfuit et prend l'avion avec Zappy pour rejoindre le C¹ Dordogne.



NOS ENVOYES SPECIAUX : ANDRE BOURRILLON ET PIERRE CHANY
suivent le Tour pour vous (en pages 2 et 3)

Pilote

HEBDOMADAIRE
France 0 00 MF
Belgique 10 Fr 8
Suisse 0 00 Fr 5



A EUX 4, ILS ONT GAGNÉ 6 TOURS DE FRANCE!



LES GRANDS

QUI EST CET HOMME ?



Vous le savez en vous reportant à la p. 31, où une nouvelle sensationnelle, extraordinaire, attend tous nos amis détenteurs du Carnet de Bord !

DANS NOTRE COURRIER

CLUB MODELISTE DE CACHAN

De Michel BAGUETTE, 118, rue de Flandre, Paris (19^e) :

J'ai l'intention de me mettre en rapport avec le Club Modeliste de Cachan, mais je n'ai pas l'adresse et celle-ci n'est pas mentionnée sur votre « Pilote » n° 74.

— De très nombreux lecteurs étant intéressés par ce Club, nous sommes heureux d'en publier l'adresse : 4, avenue Cousin-de-Méricourt à Cachan (Seine)

Nos lecteurs ont remarqué et rectifié d'eux-mêmes l'erreur qui s'est glissée dans notre article au sujet de l'exposition LEE (PILOTE N° 86, page 3). Les deux légendes étaient interverties.

UNE DOCUMENTATION DE PREMIER ORDRE

De M. Simon MAX, instituteur, 3, place Cordier, Langres (Haute-Marne) :

« Je prends régulièrement chaque semaine votre illustré « Pilote » que j'apprécie particulièrement et qui intéresse vivement les élèves de ma classe. Le pilotage que vous publiez dans chaque numéro est excellent et constitue une documentation de premier ordre que j'utilise pour mes leçons d'histoire et de géographie. Je vous serais particulièrement reconnaissant si vous pouviez publier un pilotage sur le travail à la chaîne dans une grande fabrique d'automobiles et un sur la vie des Esquimaux. »

— Nous sommes très sensibles aux compliments que nous recevons sur nos pilotages. Ces derniers sont toujours réalisés avec le plus grand soin et en partant de documents historiques. Quant à celui que vous souhaitez voir publier sur le travail à la chaîne dans une grande fabrique automobile, nous pensons avoir déjà répondu à ce désir en publiant l'Usine Renault à Flins, dans notre « Pilote » n° 50.

TAXI POUR TOBROUK

De Gilbert VARD, Cité P.T.T., rue de Constantine, Rouen (S.-Mme)

Une erreur s'est glissée dans votre n° 85 qui relatait le film « Un Taxi pour Tobrouk ». Vous racontez dans le texte, sous la 7^e image, que Théo jette une pelle à l'officier allemand pour creuser la tombe de ses camarades ; mais j'ai vu le film et ce n'est pas Théo qui jette cette pelle, mais le jeune soldat espagnol. »

— Vous avez parfaitement raison, Gilbert, et nous apportons très volontiers cette rectification.

LE RECUEIL PILOTE N° 4 EST PARU

Une bonne nouvelle ! Dès le 26 juin, nos fidèles lecteurs pourront se procurer chez leur libraire habituel le recueil N° 4 de notre journal. Son prix de vente a été fixé à 7,50 NF. Vite, retenez dès maintenant ce livre géant de 416 pages que vous voudrez tous posséder. Vous y retrouverez tous les héros de nos bandes dessinées, tous nos reportages et enfin nos Pilotages !

Dimanche, à Rouen, les concurrents du quarante-huitième Tour de France s'aligneront au départ de la plus grande épreuve sportive du monde. Le tour en est en effet à sa quarante-huitième édition. Nous vous avons expliqué dans les précédents numéros (voir PILOTE depuis le numéro 84) que l'histoire du tour se divisait en quatre chapitres bien distincts. Successivement nous vous avons présenté les grands vainqueurs depuis Maurice Garin jusqu'à Sylvère Maes. Aujourd'hui vous allez retrouver des noms familiers, avec les héros de la quatrième époque qui triomphèrent au cours de ces dernières années.



ROBIC. 1947.



COPPI. 1949-1952.



KUBLER. 1950.



KOBLET. 1951.



BOBET. 1953-1954-1955.

JEAN ROBIC (1947)

C'est certainement le plus vieux coureur français en activité, il vient de fêter ses quarante ans et il était encore, il y a quelques jours, au départ d'une course sur route.

Sa victoire dans le tour en 1947 a fait de Robic surnommé « Biquet » un grand du vélo et cela, malgré ses un mètre soixante et un.

Son Tour de France 1947, Jean Robic l'a bel et bien gagné. A l'étude on écrit peut-être plus tard que « Biquet » a bénéficié de l'absence des grands champions italiens : il n'y avait ni Coppi ni Bartali au départ de ce Tour, que les anciens, ceux d'avant 1939 : Maes, Cogard, Goasmat, Vietto, Thiéard étaient trop vieux, que par contre les Bobet, Gémiani, Lazarides étaient trop jeunes, mais il fallait quand même le gagner ce Tour 47. On parlera aussi du « miracle de Bon Secours », cette côte à la sortie de Rouen où se fit la décision du Tour 47, mais c'est oublier que Jean Robic se montra le meilleur dans les Alpes et les Pyrénées, ces deux étapes de cols Lyon-Grenoble et Luchon-Pau, il les a quand même remportées. Jean Robic est à sa place dans cette galerie des vainqueurs du Tour, il ne dépare pas le palmarès.

COPPI (1949-1952)

Parler de Coppi demanderait des pages et des pages, notre ami Pierre Chany qui commentera le Tour 61 pour *Pilote* a d'ailleurs consacré un passionnant volume sur le regretté champion « Arriva Coppi ou les rendez-vous du cyclisme » constitue la plus émouvante et la plus passionnante biographie du plus grand champion cycliste de tous les temps.

Voilà, le mot est lâché, Coppi est incontestablement le numéro UN.

Jamais un coureur cycliste n'a dominé le peloton international comme lui et nous nous souvenons d'une réflexion de Raphaël Géminiani, un connaisseur, qui s'exclamait : « Quand Coppi est au départ il ne faut penser qu'à la seconde place. » Vous dire ce qu'ont été les deux victoires de Coppi dans le Tour est bien inutile. Il a été le meilleur en 1949 et en 1952, il a gagné facilement, sur le plat et dans la montagne, ce que nous pouvons ajouter c'est que Fausto aurait pu avoir d'autres Tours de France à son palmarès : 1947, 1948, 1950, personne à cette époque ne pouvait le battre.

Si le qualificatif « champion », bien souvent galvaudé était mérité par quelqu'un, c'est bien par Fausto Coppi.

KUBLER (1950)

Ferdinand Kubler, né le 24 juillet 1919, près de Zurich, possède un riche palmarès.

Il a été le premier coureur suisse à inscrire son nom au palmarès du Tour. C'est un personnage picaresque. Grand, athlétique, 1 m 78 pour 75 kg, Kubler appartient à la catégorie des « gagnés », pour lui une course n'était jamais perdue.

Se battant comme un chiffonnier, toujours à l'avant-garde du peloton, secourant son vélo comme un forcené, Kubler était toujours à la pointe du combat comme un véritable cow-boy auquel il s'apparentait. Ayant abandonné la compétition après une victoire dans Milan-Turin en 1956, Kubler est aujourd'hui fleuriste à Zurich.

KOBLET (1951)

Tel un météore Hugo Koblet brillera au firmament du sport cycliste en 1951 pour s'éloigner et disparaître progressivement. Qui expliquera un jour le mystère Koblet, il prenait le départ du Tour en 1952, 1953, 1954, dominant, surclassant le peloton, faisant la loi et, au rendez-vous des Pyrénées alors que ce peloton était dompté, la chute, l'accident éliminait le beau Koblet. Sans ces chutes, sans ces accidents, Koblet aurait-il gagné ? Nous ne le pensons pas, quelque chose ne fonctionnait plus

La Tour Eiffel n'est plus la plus haute

● Certains métiers demandent à ceux qui les pratiquent des qualités peu communes. Ces cinq ouvriers qui construisent la plus haute tour de télévision d'Europe, près de Hörby en Suède, ne craignent aucunement les effets du vertige.

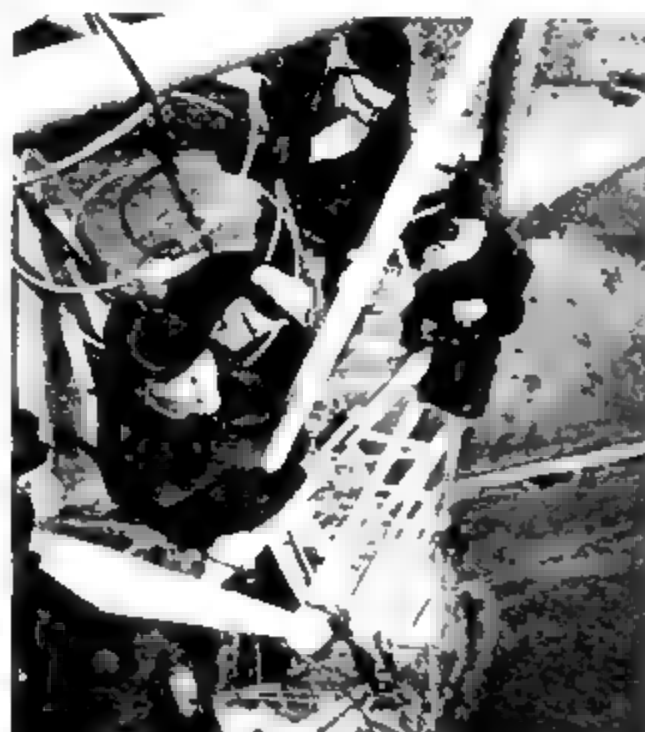


Photo ci-contre : cet ascenseur n'est pas très confortable. Ci-dessus : trois ouvriers cosent la croûte à plus de 200 mètres de haut.



La plus haute tour de télévision d'Europe (320 mètres) est actuellement en voie d'achèvement à Hörby, en Suède. Les ouvriers qui construisent de tels édifices ne sont heureusement pas sujets au vertige, mais le photographe qui les accompagnait sur les poutrelles n'était pas rassuré. Au moment où les photos furent prises, la tour mesurait plus de 300 mètres.

VAINQUEURS

bien dans la merveilleuse machine qu'était le Koblet 1951: trop de courses sur pistes, trop de Six-Jours ajoutés aux chutes et aux accidents avaient diminué le champion. Moins prodigue de ses efforts, Koblet aurait certainement fait une toute autre carrière. Il a été pendant une saison le premier dans le monde des routiers, devant Coppi, ou même Coppi, devant van Steenberghe, devant Bartali, devant Kubler, devant Bobet. Une saison c'est tout.

BOBET (1953-1954-1955)

Dans un paragraphe précédent nous avons évoqué l'impossible comparaison entre champions de générations différentes, concluant qu'il n'était pas possible d'affirmer que Louison Bobet aurait été supérieur à Octave Lapize et Henri Pélissier. C'est exact, mais par contre, ce que nous pouvons affirmer c'est que notre ami Bobet est l'incontestable numéro un du cyclisme français.

Pour le reste, les trois hommes diffèrent. Mais revenons à Louison, c'est le plus beau palmarès du cyclisme français: champion du monde (1954); champion de France, amateur en 1946 et professionnel en 1950 et 1951, deux victoires dans le National: 1951 et 1952, le Tour de Lombardie 1951, Milan-San-Remo 1951, le Tour des Flandres 1955, Paris-Roubaix 1956, le Grand Prix des Nations 1952, Bordeaux-Paris 1959, etc. et trois Tours de France en 1953, 1954 et 1955, ce qui fait de lui avec Philippe Thys le recordman des victoires dans le Tour.

Nous aurions pu évidemment vous conter dans le détail les trois victoires de Louison dans le Tour, mais c'est trop près de nous, vous vous en souvenez: les récitals de Bobet dans l'Izoard, où il avait régulièrement rendez-vous avec la gloire, son coup de rein victorieux pour une victoire d'étape, ses succès dans les étapes contre la montre, tout cela est présent dans nos mémoires. On pourrait encore ajouter beaucoup de pages sur Louison, sa vie, sa carrière, mais c'est suffisant; concluons en renouvelant toute notre affectueuse admiration à un champion qui fait honneur au sport, pas seulement au cyclisme, mais au sport.

WALKOVIK (1956)

Quand on examine le palmarès de Roger Walkovik, on y trouve, entre 1951 et 1960, année où il abandonna la compétition, trois ou quatre victoires dans des épreuves secondaires, quelques places d'honneur. C'est tout.

Cela peut paraître surprenant. Non, car Walkovik a été l'homme d'une seule course: le Tour 1956. Dix ans de compétition dans l'anonymat pour se révéler en pleine lumière dans le soleil de juillet 1956. Cette année-là, en juillet, Walkovik, poussé par des événements (et stimulé également par son directeur technique, l'excellent Sauveur Ducazeaux), Walkovik donc s'est surpassé. Nous nous souvenons de lui dans le col de la Croix-de-Fer où, hissant sa carcasse de poids lourd, il ont tête aux meilleurs grimpeurs. Touché par la grâce,

Walkovik, pour une fois, sut se « faire mal ». Résultat: son nom au palmarès du Tour.

Il fut l'homme d'une course. A partir de 1957, on le retrouvera dans son rôle favori de second plan.

ANQUETIL (1957)

En 1953, à 19 ans (il est né le 8 janvier 1934 à Mont-Saint-Aignan dans la Seine-Maritime), Jacques Anquetil s'affirmait avec éclat en remportant le Grand Prix des Nations. A ce jour, il a été champion de France de poursuite (1955), recordman du monde de l'heure (1956), il a remporté Paris-Nice (1957 et 1961), le Tour de France (1957), le Tour d'Italie (1960), le Critérium National (1961) et six fois le Grand Prix des Nations, de 1953 à 1958, et ce n'est pas terminé.

Rappelons enfin que son Tour de France de 1957, c'était la première fois qu'il le courait — il le remporta sans discussion, surclassant Belges, Italiens et... Français.

GAUL (1958)

Après cinq succès consécutifs, de Bobet à Anquetil, les étrangers reviennent au palmarès du Tour avec, en tête, Charly Gaul. C'est encore un personnage du sport cycliste que celui qu'on a surnommé « l'ange de la montagne ». A vingt-neuf ans (Gaul est né le 18 décembre 1932 à Asch au Luxembourg), il figure au palmarès de toutes les grandes courses par étapes: Tour du Sud-Est (1955), Tour d'Italie (1956 et 1959), Tour de France (1958). C'est incontres-

tablement le meilleur grimpeur depuis 1955.

BAHAMONTES (1959)

Né le 9 juin 1928 à Santo Domingo près de Tolède, Bahamontes est aujourd'hui un des héros de l'Espagne, au même titre que Luis-Miguel Dominguez et Di Stefano.

Aujourd'hui, à trente-trois ans, Federico est près de sa fin de carrière. A son palmarès, on ne trouve qu'un titre de champion d'Espagne et le tour de France 1959. Bien sûr, il est le premier Espagnol à avoir inscrit son nom au palmarès du Tour, et peut-être cela lui suffit.

NENCINI (1960)

Il a eu le manque de chance d'avoir vingt ans en 1950 (Gastone Nencini est né le 1^{er} mars 1930 à Bilancino près de Florence), c'est-à-dire à une période où Fausto Coppi, Gino Bartali et Fiorenzo Magni faisaient encore la loi dans les pelotons du cyclisme italien.

Gastone Nencini a gagné en particulier le Tour d'Italie en 1957 et le Tour de France l'an dernier. Malheureusement, cette victoire sera toujours sujette à caution: l'accident de Rivière. Pour nous, Nencini demeure un grand vainqueur du Tour. Bien sûr, tout le monde ne peut pas être Coppi, Bartali, Bobet, Koblet, Kubler ou Gaul. C'est peut-être le « manque de chance » de Nencini qui est né trop tôt.

Et voilà! la belle histoire des vainqueurs du Tour de France est terminée. Ils sont une centaine qui prennent le départ dimanche. Quel sera le successeur de Nencini?



Nos
envoyés
spéciaux :
Chany et
Boubou

COMME chaque année, « Pilote » a tenu à offrir à ses lecteurs un compte rendu vivant du Tour de France. Nos envoyés spéciaux André Bourrillon et Pierre Chany vous feront vivre dans l'intimité des coureurs et vous dévoileront tous les secrets de la course la plus populaire du monde. Déjà, l'an dernier, André Bourrillon avait sillonné la France à la suite du peloton à bord d'une Floride blanche au chiffre de « Pilote ». Beaucoup d'entre vous, armés d'un appareil photographique, avaient tenté de surprendre le sympathique « Boubou » dans l'exercice de ses fonctions. Cette année, le célèbre reporter sportif Pierre Chany sera, lui aussi, de la course. Ainsi, grâce à ces deux spécialistes du journalisme sportif, vous pourrez suivre les différentes péripéties du Tour de France comme si vous y étiez.



WALKOVIK. 1956.



ANQUETIL. 1957.

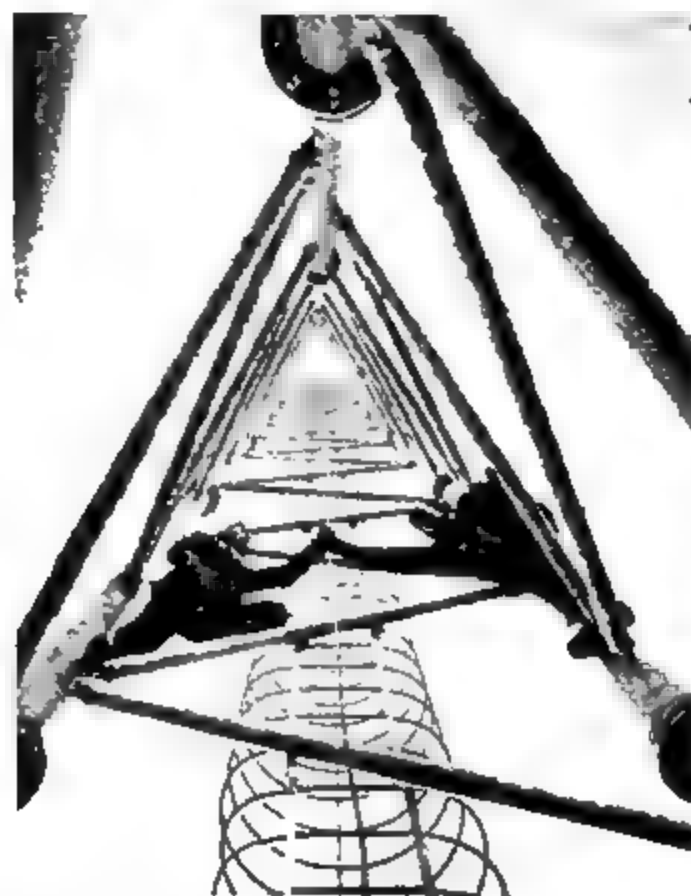


GAUL (à gauche), 1958. BAHAMONTES. 1959.



NENCINI. Vainqueur en 1960.

Tour d'Europe!



Cette poignée de main échangée au milieu de la tour représente un tour de force. Les hommes qui l'ont réalisé sont à l'épreuve du vertige.



PROMOTION PILOTE 61

PIERRE TRENTIN : ESPOIR DU TOUR 1965

Depuis le début de l'année, nous avons présenté de jeunes sportifs. Tous ont un point commun: ils sont nés après le 1^{er} janvier 1941. C'est l'impératif de notre « Promotion Pilote », avoir moins de 21 ans; c'est le cas de Gachassin et Arnaudet (rugby), Le Ray, Goisbault et Gastelier (basket), Margottin et Marchetti (football), Kelly (ski), Jourden (cycliste), Raffy (natation) etc. Ils représentent le printemps du sport français, les champions de demain. Aujourd'hui, un cycliste: Pierre Trentin.

Nous avons pensé que dans ce numéro, placé sous le signe du départ du Tour de France, notre PROMOTION PILOTE 1961 devait accueillir un coureur cycliste. Dans le sport cycliste, il est difficile de déceler les coureurs d'avenir, à moins d'être un sujet exceptionnel comme Jacques Anquetil et Roger Rivière; le coureur cycliste débutant doit franchir de nombreuses étapes, et il faut, bien souvent, attendre que le jeune espoir ait atteint ses vingt ans pour pouvoir affirmer qu'il sera champion.

Cependant, avec Pierre Trentin, nous ne pensons pas prendre trop de risques. Le jeune Parisien (il est né le 15 mai 1944)

possède un palmarès déjà copieux. Licencié à l'U.S. Créteil depuis trois ans, Trentin, comme cadet, a déjà remporté une cinquantaine de victoires, dont la majorité au sprint. Champion de l'Ile-de-France en 1959, champion de vitesse de l'Académie de Paris, Trentin est quatrième catégorie depuis le début de la saison. Il a remporté cette année plusieurs interclubs, et vient de triompher, à Toulouse, dans la finale du Premier Pas Dunlop, ce Grand Prix du Conservatoire des Jeunes Cyclistes.

Physiquement, Trentin se présente comme un bel athlète de 1,70 m et de 70 kg; dans la vie, Pierre est maroquinier, et il suit actuellement des cours du soir pour passer prochainement son C.A.P. Il est bon de préciser également que le père de Pierre, Joseph Trentin, fut également, entre 1940 et 1945, un bon coureur

cycliste classé en première catégorie, et qu'il est actuellement l'entraîneur et le conseiller de son fils. Enfin, n'oublions pas que Raphaël Geminiani et Louison Bobet furent également, vers 1943, les lauréats du Premier Pas Dunlop.

Alors?... que Pierre Trentin suive l'exemple de ses glorieux aînés et nous ne serions pas surpris de le voir au départ du Tour de France... 1965.



2 000 PERSONNES SUR LA ROUTE



Le Tour de France cycliste ce n'est pas seulement cette rapide vision d'un coureur ou d'un peloton passant à cinquante à l'heure devant vous. C'est aussi l'activité de plus de deux mille personnes qui sont chargées de diriger, contrôler, ravitailler, soigner, distraire et rendre compte de cette étonnante aventure du vingtième siècle qu'est le Tour de France cycliste : souvent copié jamais égalé.

Deux mille personnes sur la route pendant trois semaines, plusieurs millions de spectateurs, ce Tour aux mille aspects nous avons essayé de vous le conter par l'image. Le voici tel que vous le verrez.



Le matin, le camion des bagages enlève tous les panneaux de signalisation.



Premier ravitaillement avant le départ. Les coureurs prennent au stand leur musette.



La police du Tour, rangée comme pour la parade avant le départ. Ces hommes ont la tâche ingrate d'assurer la sécurité des coureurs.



Ces couturières doivent réparer les accrocs des maillots.



Jacques Goddet, directeur de la course, va donner le départ. C'est l'issue d'une année de travail.



Une crevaisson de Gaul. Son directeur technique est là pour l'assister.



Trois coureurs ont fait une chute. La course continue sans eux.



Etape de la soif. Le peloton s'arrête pour faire le plein de boissons fraîches. C'est un véritable rush vers le stand.



Une chute grave nécessite l'intervention de l'hélicoptère qui va évacuer le blessé vers l'hôpital.



Le cameraman. Ce soir, vous verrez ses images à la télé.



Les jeunes chasseurs d'autographes sont satisfaits, Rivière vient de mettre sa signature sur leur carnet.

Le porteur de bouquets se presse. Dans quelques minutes, les coureurs feront leur entrée triomphale au Parc.



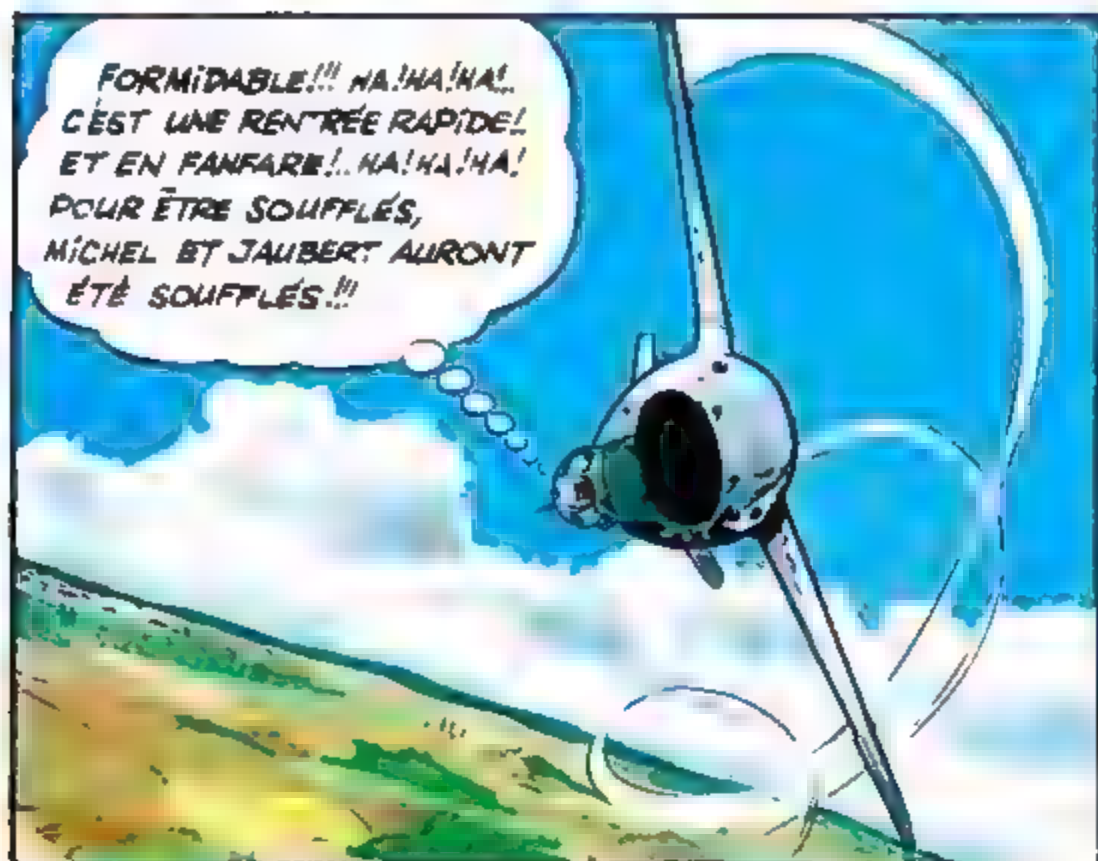


DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — Tanguy et Laverdure sont affectés à la 10^e escadre de Creil. Ils doivent faire leurs débuts d'équipiers. Laverdure, le premier, prend son vol et exécute de folles arabesques pour prouver sa valeur



FORMIDABLE!!! HA/HA/HA!
C'EST UNE RENTRÉE RAPIDE!
ET EN FANFARE!!! HA/HA/HA!
POUR ÊTRE SOUFFLÉS,
MICHEL ET JAUBERT AURONT
ÉTÉ SOUFFLÉS!!!



CEPENDANT...

CO... COLONEL... SI... SI CE
'BOUM' EST UNE PLAISANTERIE,
JE... JE LA TROUVE DE MAUVAIS
GOÛT ET JE LE FERAİ
SAVOIR AU MINISTÈRE!!!



MAIS... MON... MONSIEUR
LE PRÉFET... PUISQUE
JE... JE VOUS JURE QUE
JE N'Y SUIS POUR R.



ET QUELQUES INSTANTS
PLUS TARD...

HELLO, MICHEL!! ALORS...
FRACASSANT, NON?! JAUBERT
N'EST PAS LÀ?! IL N'A
PAS VU?!...

FRACASSANT?
TU PARLES!

VU, NON... MAIS POUR
CE QUI EST D'ENTENDRE...
HEU... IL EST D'AILLEURS
CHEZ LE COLONEL ET...
TOUS DEUX T'ATTENDENT
AVEC IMPATIENCE!!



HEU... CE... CE N'EST PAS
POSSIBLE?!... C'EST MOI
QUI... OOOOOH! JE... JA! UN
PEU EXAGÉRÉ HEIN?!

OH, SI
PEU...



ALORS LAVERDURE? FIER DE VOUS?!
JE CROIS QU'À PART CETTE PORTE, MON
PD. D'ESCADRE NE COMPTE PLUS UNE SEULE
VITRE INTACTE! SI JE COMPRENDS BIEN,
VOUS VOUS ÊTES JURÉ DE
DÉMOLIR CETTE BASE
PIÈRE PAR PIÈRE!

HEU...



À SEULE FIN DE VOUS
CALMER ET DE VOUS
APPRENDRE À RESPECTER
UN ORDRE, JE VOUS COLLE
AUX ARRÊTS DE RIGUEUR
JUSQU'À NOUVEL AVIS,
AVEC INTERDICTION
FORMELLE DE
REMÉTTRE LES PIEDS
DANS UN ZINC!!

OOOOH!?!
N... NON!!
PAS ÇA!!



ESTIMEZ-VOUS HEUREUX!!
TOUT ÇA N'EST RIEN À
CÔTÉ DES PLAINTES, DES
DEMANDES D'ENQUÊTE ET
AUTRES MENUS ENNUIS QUI
VONT PLEINVOIR SUITE
À VOS FANTAISIES...

VOUS... VOUS ALLEZ
ME SIGNALER?!



NON... NOUS SOMMES SOLIDAIRES...
CHACUN PRENDRA SA PART DES
ENNUIS... NUL NE VOUS IDENTI-
FIERA, J'Y AI VEILLÉ!!

OUF!



BIEN ENTENDU,
VOUS PAÏEREZ
JUSQU'AU MOINDRE
DÉGÂT... IL Y EN A
POUR 2 000 NF!!!

HEIN?!



D... DEUX...
OOOOH!



!?

FÉLICITATIONS!...
2 020 NOUVEAUX
FRANCS!



la voilà,
la
formidable
surprise...

Jeudi prochain,
29 juin,
début du

JEU D'ÉTÉ AZUR

5.000 PRIX SENSATIONNELS

1^{er} PRIX: un voilier "mousse"
ou 2.000 NF

2^e PRIX : un téléviseur 54 cm

3^e PRIX : un téléviseur 43 cm

4^e PRIX : un projecteur cinéma 8 m/m
et 6 films

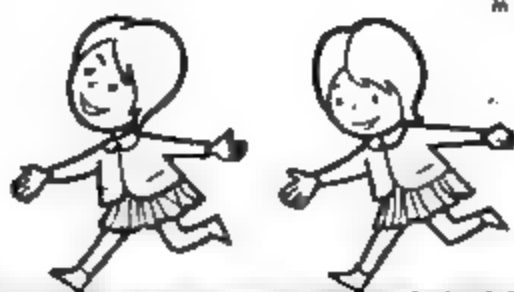
et ensuite, des canots pneumatiques, des skis,
des raquettes de tennis, etc...

et pour tes parents
(si tu es dans
les 4 premiers)
l'une de ces 4 voitures

**DB PANHARD
404 PEUGEOT
FLORIDE RENAULT
2 CV CITROËN**

Comment faire pour y participer ?

C'est très simple :
A l'occasion d'un ravitaillement de voiture
à un poste AZUR,
demande au pompiste l'imprimé n° 1
du Jeu d'Été AZUR.



JEUDI PROCHAIN 29 JUIN,
coudes au corps, tous aux pompes AZUR.



CHOISISSEZ

Paloma

comme **G. MONNERET**
170 fois recordman du monde

dans une gamme extraordinaire de Modèles Sports, aux lignes
éblouissantes...

réalisés avec les Techniques les plus modernes...
du VESUVIO 2 vitesses au SUPER STRADA FLASH 3 vitesses
Moteurs Sports 50 cc LAVALETTE-MORINI F.

Vous trouverez aussi le modèle TOURISME de vos rêves, dans
la Palette Paloma, équipé d'un Moteur LAVALETTE 50 cc
mono ou multivitesse



UTILISEZ LE CRÉDIT Paloma
le plus avantageux des Crédits "Deux Roues"

Renseignements et documentation chez tous les Agents Paloma
ou sur demande à :
S.N.E. Paloma 32, Av. Michelet St-OUEN (Seine) - MON 99-60

lubrifié avec MOTUL MIX-COURSES

PUB. H. RAIN

LES ÉTONNANTES POSSIBILITÉS DE LA MÉMOIRE

J'étais bien loin de me douter, en arrivant chez mon ami S. Q. Borg, que j'allais
être le témoin d'un spectacle vraiment extraordinaire et dépasser ma puissance
mentale.

Il m'avait fait venir à Stockholm pour parler aux Suédois de l'art et de nos
grands savants français et, le soir de mon arrivée, après le champagne, la conver-
sation roula naturellement sur les difficultés de la parole en public, sur le grand
travail que nous impose, à nous autres conférenciers, la nécessité de savoir à la
perfection le mot à mot de nos discours.

S. Q. Borg me dit alors qu'il avait probablement le moyen de m'étonner, moi
qui lui avais connu, lorsque nous faisions ensemble notre droit à Paris, la plus
déplorable mémoire.

Il recula jusqu'au fond de la salle à manger et me pria d'écrire cent nombres
de trois chiffres, ceux que je voudrais, en les appelant à haute voix. Lorsque j'eus
ainsi rempli de haut en bas la marge d'un vieux journal, S. Q. Borg me récita
ces cent nombres dans l'ordre dans lequel je les avais écrits, puis en sens contraire,
c'est-à-dire en commençant par les derniers. Il me laissa ainsi l'interroger sur la
position respective de ces différents nombres; je lui demandai par exemple quel
était le 24^e, le 72^e, le 38^e, et je le vis répondre à toutes mes questions sans hésita-
tion, sans effort, instantanément, comme si les chiffres que j'avais écrits sur le
papier étaient ainsi écrits dans son cerveau.

Je demeurai stupéfait par un pareil tour de force et je cherchai vainement
l'artifice qui avait permis de le réaliser. Mon ami me dit alors : « Ce que tu as
vu et qui te semble extraordinaire est en réalité fort simple : tout le monde pos-
sède assez de mémoire pour en faire autant, mais rares sont les personnes qui
savent se servir de cette merveilleuse faculté. »

Il m'indiqua alors le moyen d'accomplir le même tour de force et j'y parvins
aussitôt, sans erreur, sans effort, comme vous y parviendrez vous-même demain.

Mais je ne me bornai pas à ces expériences amusantes et j'appliquai les prin-
cipes qui m'avaient été appris à mes occupations de chaque jour. Je pus ainsi
retenir avec une incroyable facilité mes lectures, les conférences que j'entendais
et celles que je devais prononcer, le nom des personnes que je rencontrais, ne
fût-ce qu'une fois, les adresses qu'elles me donnaient et mille autres choses qui me
sont d'une grande utilité. Enfin, je constatai au bout de peu de temps que non
seulement ma mémoire avait progressé, mais que j'avais acquis une attention plus
soutenue, un jugement plus sûr, ce qui n'a rien d'étonnant puisque la pénétration
de notre intelligence dépend surtout du nombre et de l'étendue de nos souvenirs.

Si vous voulez savoir comment obtenir les mêmes résultats et acquérir cette
puissance mentale qui est encore notre meilleure chance de réussir dans la vie,
priez S. Q. Borg de vous envoyer son intéressant petit ouvrage documentaire
« Les Lois éternelles du Succès » ; il le distribue gratuitement à quiconque désire
améliorer sa mémoire. Voici son adresse : « S. Q. Borg, chez Aubanel, 8, place
Saint-Pierre, Avignon. Le nom Aubanel est pour vous une garantie de sérieux.
Depuis 214 ans, les Aubanel diffusent à travers le monde les meilleures méthodes
de psychologie pratique. »

E. BARSAN.



La moto fantôme, la moto fantôme !... Les passants écarquillent les yeux, les agents de la circulation en subissant d'actionner le bouton-

poussoir des feux rouges et verts. Sous les yeux de la populace ébahie, une grosse moto passe tranquillement transportant un unique passager, sans conducteur pour la diriger.

Sans conducteur apparemment. En fait, il s'agit d'un engin-école à double commande, unique en son genre dans notre pays. Le moniteur prend place à l'arrière de la selle, une commande synchronise son guidon au guidon de l'élève. De sa main droite il actionne la manette des gaz, le débrayage est à main gauche et le frein à pied au pied droit. Un bouton noir à gauche du guidon permet de couper le contact. Les vitesses, mis à part la première, se passent sans débrayer.

Cette formule originale de moto-école a l'avantage d'assurer une sécurité plus grande au débutant qui veut s'initier en vue d'obtenir son permis de conduire. Jusqu'ici le futur pilote devait se lancer seul sur sa machine, apprendre à faire un demi-tour dans une rue comme le prévoit le règlement du permis de conduire les motocyclettes.

Lorsque l'élève est avec le moniteur sur la moto, peu de gens remarquent cet attelage ; mais lorsqu'il se tient seul à l'arrière, le moniteur et son équipage font sensation.



« Le futur motocycliste s'entraîne dans une petite rue de la capitale à faire un demi-tour sans perdre pied à terre. Sur le siège arrière, le moniteur corrige ses erreurs de direction.

« Voici la machine modifiée qui permet d'apprendre à piloter sans danger. Remarquez la commande à double commande, et le bouton coupant le contact à la poignée gauche.



Une bande dessinée comme vous n'en avez jamais vu



Pierre (à droite) et Jean (à gauche), ou vice versa, photographés pendant une séance de travail. Nos deux jumeaux prennent très au sérieux leur rôle de vedettes de bande dessinée.

DANS le numéro 69 de notre journal, sous le titre : « Pilote recherche jumeaux pour héros bande dessinée », nous passions l'annonce suivante : « Les membres du conseil de rédaction de « Pilote » se sont réunis avec les meilleurs scénaristes de notre journal. Après deux heures de délibérations, ils ont décidé, à l'unanimité, qu'il leur fallait deux jumeaux bruns de moins de treize ans pour créer une bande dessinée hors série. C'est pourquoi nous lançons cet appel à tous nos lecteurs : si vous avez un frère jumeau, brun, âgé de treize ans, ou si vous connaissez des jumeaux correspondant à ces caractéristiques, écrivez-nous, envoyez-nous des photos. Notre conseil de rédaction choisira parmi vos envois les deux frères qui seront — pour la première fois dans la presse des jeunes — des vrais héros de bandes dessinées. »

Notre appel a été largement entendu. Nous avons reçu des centaines de lettres avec des photos de jumeaux. Notre choix s'est porté sur la candidature de Pierre et Jean Touzun, âgés de 13 ans, et qui correspondaient exactement aux personnages que nous cherchions.

Roger Jay, pour le dessin, Jacques Guyot pour la photo, et René Goscinny pour le scénario ont été char-

gés de la réalisation de cette histoire : « Les aventures de Pierre et Paul ».

Et c'est ainsi qu'a pris naissance cette histoire, qui commencera à paraître dès le prochain numéro. Une histoire unique dans la presse des jeunes, où deux lecteurs joueront les rôles principaux, au même titre qu'Astérix ou que Michel Tanguy !

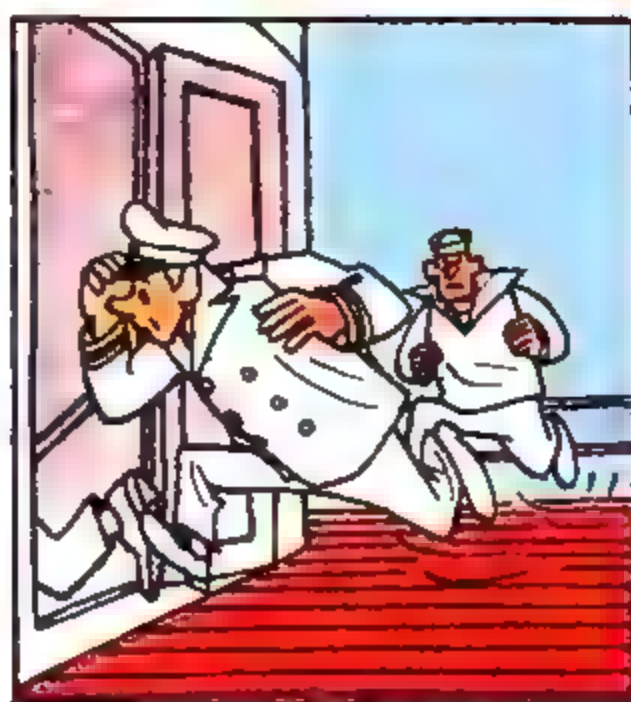
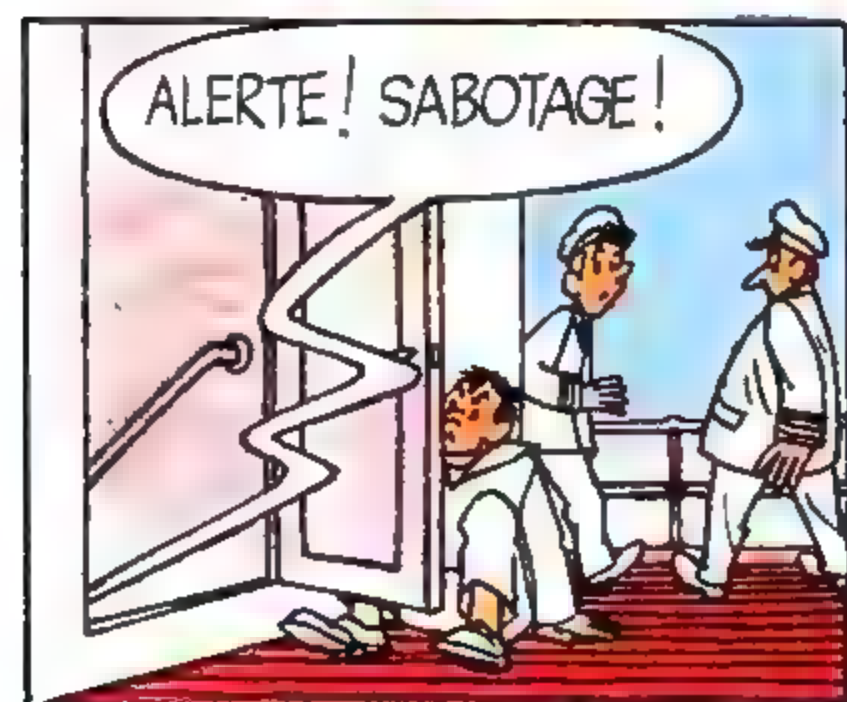
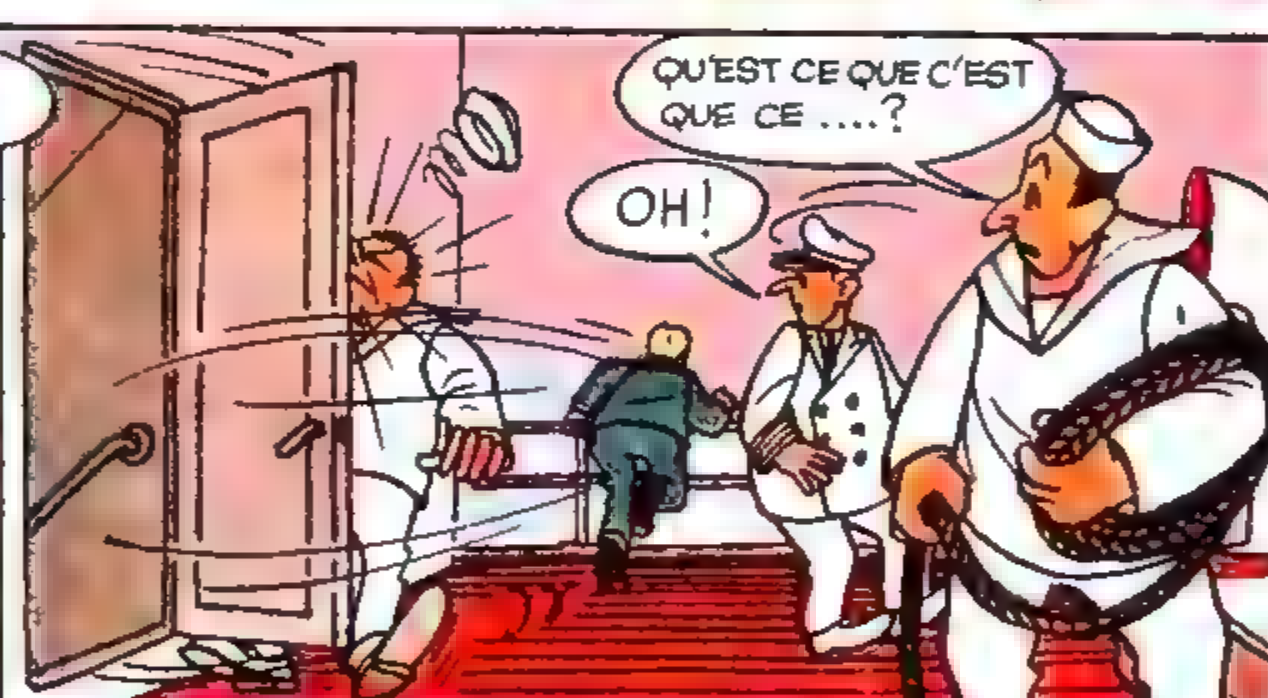
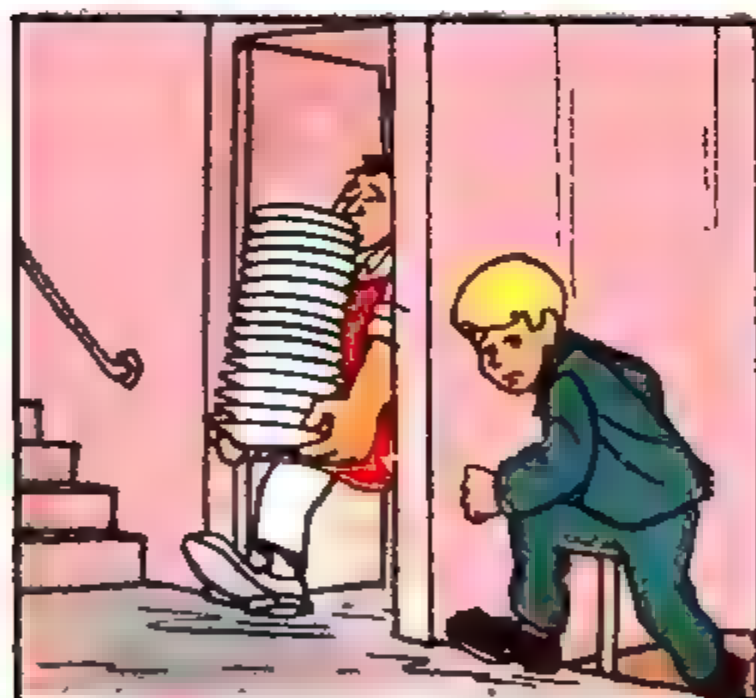
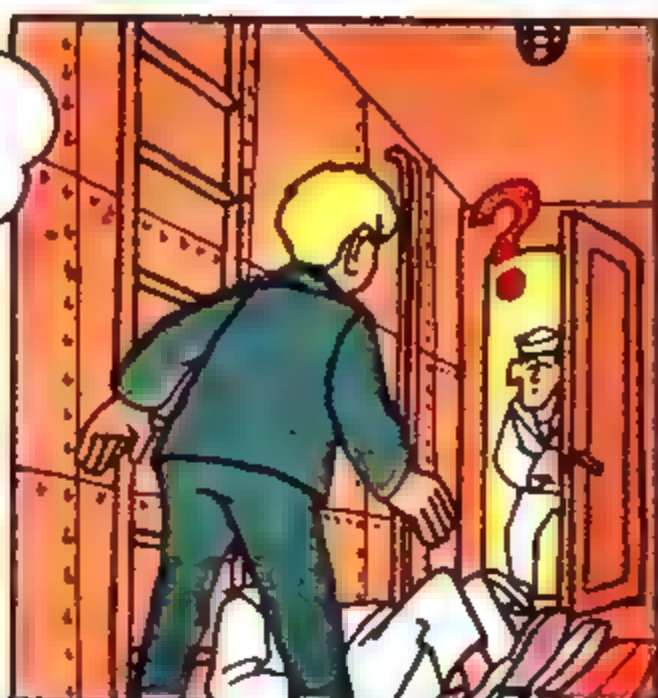
La réalisation de ces pages, où le dessin et la photo se mêlent intimement, présente de grandes difficultés. Fort heureusement, nous avons trouvé en Pierre et Jean Touzun, des acteurs pleins de talent, et nous sommes persuadés qu'ils deviendront vite vos amis. Dans cette aventure, vous verrez comment nos deux jumeaux, poussés par la curiosité, s'embarquent dans une suite de péripéties fantastiques, d'où l'humour ne sera pas exclu, loin de là. Vous saurez ce qu'est un « Frip », et même un « Froup » ; vous connaîtrez l'existence du photocosmographe, qui est un appareil à faire des photocosmographies, et les conséquences que peut avoir le fait de se faire photocosmographe sans autorisation préalable de l'opérateur photocosmographe... Mais nous ne vous en disons pas plus, car dès le prochain numéro, vous vous passionnerez pour les aventures de : « PIERRE ET PAUL, JUMEaux » !



P'TIT PAT

RESUME. — L'aventure touche à sa fin... A bord du Tamarois, notre ami P'tit Pat va jouer ses dernières cartes.

DESSINS DE BAQUES - TEXTE DE FORLANI

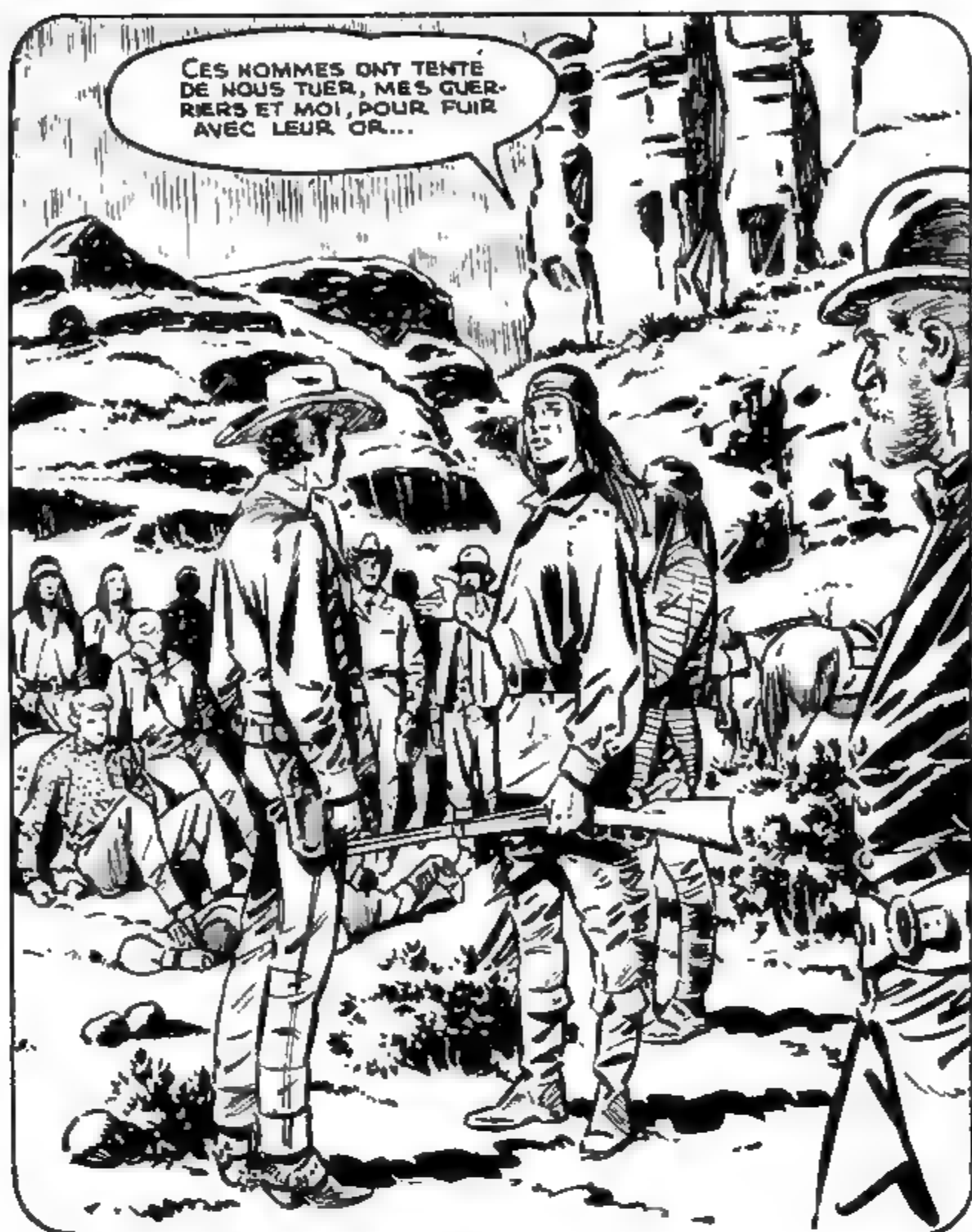


EN AVANT-PREMIÈRE DES ÉMISSIONS DE LA TÉLÉVISION

COCHISE

RÉSUMÉ. — Cochise et ses Apaches viennent de capturer un groupe de mineurs installé en fraude sur la réserve indienne. Jefford revient.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL. "LA FLÈCHE BRISÉE"



(A suivre.)



De la Baltique à la Méditerranée, les radars fouillent constamment le ciel.

Alerte à CENTRE EUROPE



Chaque matin, avant de décoller, les pilotes d'une des nombreuses bases de l'O.T.A.N. assistent à un « briefing ». Un instructeur expose l'opération prévue. Voici l'heure H, du 6 juin dernier.



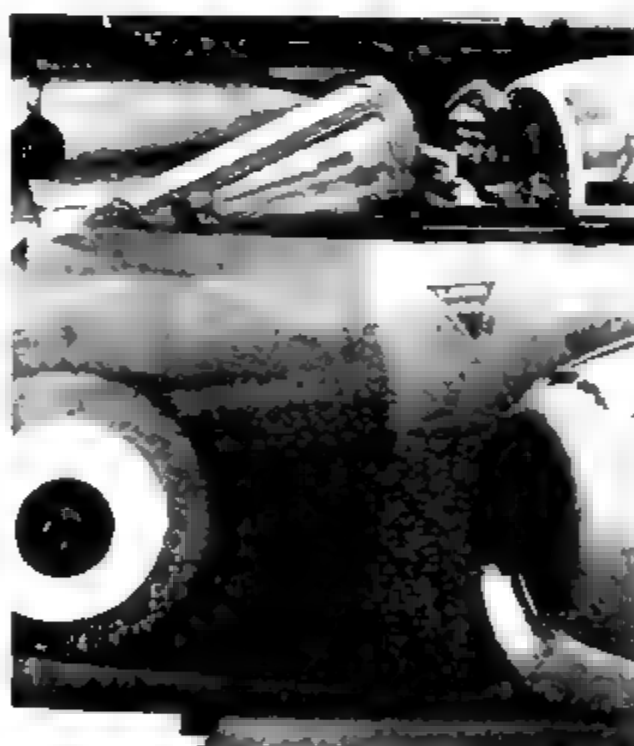
Sur un même aérodrome, opèrent les aviateurs de plusieurs nationalités différentes. Voici, sur une base de l'Allemagne Fédérale, des pilotes britanniques, allemands et belges, parmi lesquels règne le traditionnel esprit d'équipe et une franche camaraderie. On commente entre soi les différents exercices.



Sur un autre terrain, ces aviateurs, parmi lesquels se trouvent des pilotes français, attendent, non loin de leurs appareils, l'ordre de décoller. Pour tuer le temps, certains lisent, d'autres jouent aux échecs, tandis que le plus grand nombre bavardent de choses et d'autres.



Ici, nous sommes non loin de la Baltique. Près d'une forêt de sapins, un aérodrome volant a été installé. Les appareils CF-100 sont ravitaillés en carburant afin d'être prêts, à chaque instant, à prendre l'air. Il en est ainsi sur chacune des bases aériennes des forces de l'Ouest qui sont toutes en état d'alerte.



Tout en parcourant le journal d'un de ses collègues français, ce pilote britannique, installé aux commandes d'un « Javelin », attend l'ordre de décoller pour intercepter l'ennemi...



Du Nord au Sud, s'échelonne également une ligne de radars. Les opérateurs vigilants observent leur écran et dès qu'un indice suspect apparaît, ils déclenchent le signal qui alerte immédiatement l'Etat-Major, lequel prend, sans aucun retard, les dispositions nécessaires.



Sur une carte tracée sur une vitre gigantesque, dans une salle du Grand Quartier des Forces de l'O.T.A.N., des « traceurs » inscrivent la position de chaque avion et la présence des appareils suspects signalés par les radars. Ils peuvent ainsi localiser la zone où vont être envoyés les chasseurs.



Le commandant des opérations de riposte (à droite) peut, de son siège, vérifier toute la zone qu'il contrôle. En quelques secondes, par téléphone, il lance des ordres aux différents terrains d'aviation. Ceux-ci exécutent aussitôt sans perdre de temps les ordres donnés.



Déjà, sur une des bases, les appareils « Javelin » d'une escadrille britannique décollent, tandis que non loin de là, des « Sabre » de la R.A.F. allemande se tiennent prêts à partir.

Sur une base américaine, les hommes d'un « Starfighter F-102 », ayant entendu retentir le signal d'alerte, s'affairent dans un hangar, dont les portes se lèvent automatiquement.



En quelques secondes, l'appareil est sorti du hangar et gagne la piste d'envol. Déjà, d'autres appareils de la base ont pris l'air et se portent vers la zone menacée, localisée grâce aux radars, où ils ne tarderont pas à intercepter ainsi l'ennemi signalé.



Voici le « Starfighter F-102 » qui vient de quitter le sol et qui, rapidement, prend de l'altitude. Ses roues vont maintenant se replier et disparaître dans l'ouverture de la carlingue que l'on voit ici, prête à les recevoir.



Sur un autre aérodrome, plus au Sud de l'Allemagne Fédérale, les « Mystère » d'une escadrille française, en un ordre impeccable, se préparent à prendre l'air. Déjà, deux appareils ont décollé et survolent la base en accélérant leur vitesse. Ces « Mystères » foncent vers le point névralgique.



Ce document, pris au cours de l'exercice d'alerte qui s'est déroulé le 6 juin 1961 et auquel ont participé toutes les forces aériennes de l'O.T.A.N., montre quatre avions de nationalités différentes : un F-84 allemand ; un « Mystère » français ; un F-100 américain et un CF-100 canadien.



Tandis que les avions se portent vers la région menacée, les radars des bases de missiles ne demeurent pas inactifs. Ils fouillent le ciel, tandis que toutes les bases demeurent en liaison avec le Grand Quartier et les aérodromes.



L'alerte vient d'être donnée. Le chef de Section, suivi de ses trois opérateurs, se précipite vers les rampes de lancement des fusées « Hercules » qui vont être rapidement lancées pour soutenir l'action des avions déjà aux prises avec l'ennemi.



Ce G.I. procède à l'ultime opération précédant le lancement d'une fusée « Nike Hercules ». Sur une base, des spécialistes mettent en place une fusée, tandis que sur une autre, ces « Hercules » attendent.



Au G.Q.G. des Forces Aériennes Alliées, à Fontainebleau, le 6 juin dernier. Tous les commandants en chef, responsables, en cas de guerre, de la défense du ciel européen, écoutent leur collègue, le brigadier-général, E. Kusserow, leur expliquer les détails de l'opération.

Nicolas

LA VALEUR DE L'ARGENT



J'AI fait quatrième à la composition d'Histoire ; on a eu Charlemagne et je le savais, surtout avec le coup de Roland et son épée qui casse pas.

Papa et maman ont été très contents quand ils ont su que j'étais quatrième, et papa a sorti son portefeuille et il m'a donné, devinez quoi ? un billet de mille francs ! « Tiens, bonhomme, m'a

derrière lui devenait l'épicerie de M. Compani.

Quand je suis arrivé à l'école, le matin, avant d'entrer en classe, j'ai montré le billet aux copains. « Eh ben, dis donc, a dit Clotaire, et qu'est-ce que tu vas en faire ? » « Je ne sais pas, j'ai répondu. Papa me l'a donné pour que je connaisse la valeur de l'argent, et il faut que je le dépense d'une fa-

il y avait un croissant de plus pour le petit déjeuner. » Le Bouillon a fait un gros soupir et il a dit à Alceste de se mettre en rang et d'essayer le beurre qu'il avait sur le menton.

En classe, j'ai dit à Alceste qui est assis à côté de moi : « T'as vu ce que j'ai ? » et je lui ai montré le billet, alors la maîtresse a crié : « Nicolas ! Qu'est-ce que c'est que ce papier ? Apportez-le moi immédiatement, il est confisqué ! » Je me suis mis à pleurer et j'ai porté le billet de mille à la maîtresse qui a ouvert des grands yeux. « Mais, elle a dit, la maîtresse, qu'est-ce que vous faites avec ça ? » « Je ne sais pas encore, j'ai expliqué, c'est papa qui me l'a donné pour le coup de Charlemagne. » La maîtresse, j'ai vu qu'elle se forçait pour ne pas rigoler, ça lui arrive quelquefois et elle est très jolie quand elle fait ça, elle m'a rendu le billet, elle m'a dit de le mettre dans ma poche, qu'il ne fallait pas jouer avec de l'argent et que je ne le dépense pas pour des bêtises. Et puis elle a interrogé Clotaire, et je ne crois pas que son papa le payera pour la note qu'il a eue.

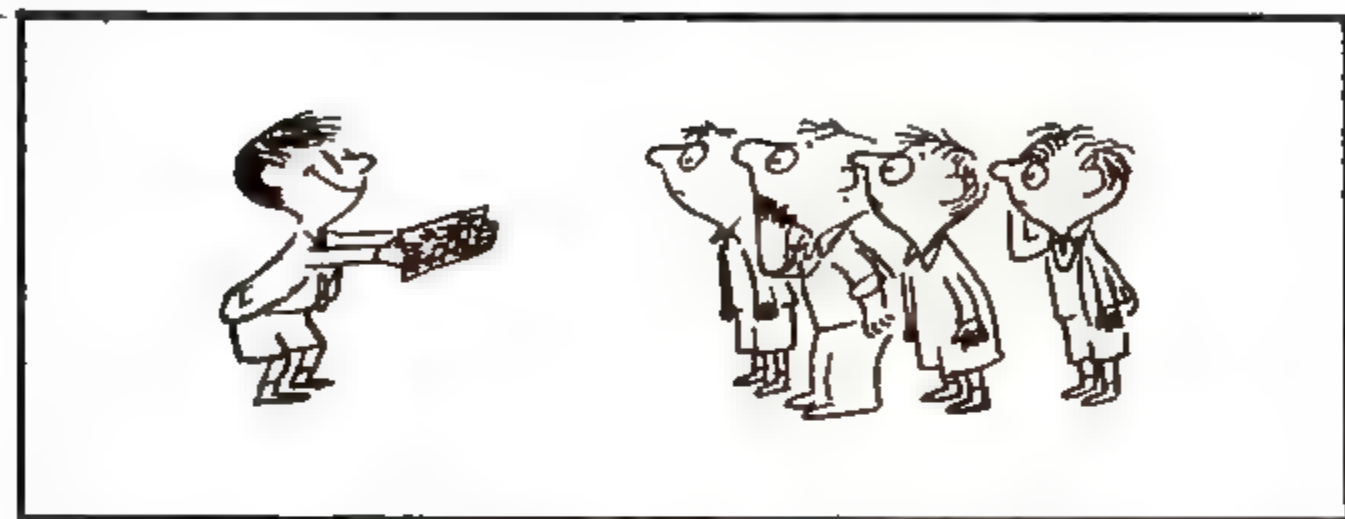
A la récré, pendant que les autres jouaient, Alceste m'a tiré par le bras et il m'a demandé ce que j'allais faire avec mon argent, je lui ai dit que je ne savais pas, alors il m'a dit qu'avec le billet de mille, je pourrais avoir des tas de tablettes de chocolat. « Tu pourrais en acheter cinquante ! Cinquante tablettes, tu te rends compte ? m'a dit Alceste en fermant les yeux, vingt-cinq tablettes pour chacun ! » « Et pourquoi je te donnerais vingt-cinq tablettes ? j'ai demandé, le billet il est à moi ! » « Laisse-le, a dit Rufus à Alceste, c'est un radin ! » Et ils sont partis jouer, mais moi je m'en fiche, c'est vrai, quoi, à la fin, qu'est-ce qu'ils ont tous à m'embêter avec mon argent ?

Mais l'idée d'Alceste était très bonne, pour les tablettes de chocolat, d'abord j'aime bien le chocolat, et puis je n'ai jamais eu cinquante tablettes à la fois, même chez mémé, qui me donne pourtant tout ce que je veux.

par SEMPÉ et GOSCINNY

C'est pour ça qu'après l'école, je suis allé en courant dans la boulangerie, et quand la dame m'a demandé ce que je voulais, je lui ai donné mon billet et je lui ai dit : « Des tablettes pour tout ça, vous devez m'en donner cinquante, m'a dit Alceste. » La dame a regardé le billet, m'a regardé moi, et elle a dit : « Où as-tu trouvé ça, mon petit garçon ? » « Je l'ai pas trouvé, j'ai dit, on me l'a donné. » « On t'a donné ça pour que tu achètes cinquante tablettes de chocolat ? » m'a demandé la dame. « Ben oui », j'ai répondu. « Je n'aime pas les petits menteurs, m'a dit la dame, tu ferais mieux de remettre ce billet où tu l'as trouvé. » Et comme elle m'a fait les gros yeux, je me suis sauvé et j'ai pleuré jusqu'à la maison.

A la maison, j'ai tout raconté à maman, alors elle m'a embrassé



dit papa, demain, tu achèteras ce que tu voudras. » « Mais... mais chéri, a dit maman, tu ne crois pas que c'est beaucoup d'argent pour le petit ? » « Pas du tout, a répondu papa, il est temps que Nicolas apprenne à connaître la valeur de l'argent. Je suis sûr qu'il dépensera ces dix nouveaux francs d'une façon raisonnable. N'est-ce pas, bonhomme ? » Moi, j'ai dit que oui, et j'ai embrassé papa et maman, ils sont chouettes, et j'ai mis le billet dans ma poche, ce qui m'a obligé à dîner d'une seule main, parce qu'avec l'autre, je vérifiais si le billet était toujours là. C'est vrai que jamais je n'en avais eu d'aussi gros à moi tout seul. Oh ! bien sûr, il y a des fois où maman me donne beaucoup d'argent pour faire des courses à l'épicerie de M. Compani, au coin de la rue, mais ce n'est pas à moi et maman me dit combien de mon-

çon raisonnable. Moi, ce que j'aimerais, c'est m'acheter un avion, un vrai. » « Tu peux pas, m'a dit Joachim, un vrai avion, ça coûte au moins cent mille francs. » « Cent mille francs ? a dit Geoffroy, tu rigoles ! Mon papa m'a dit que ça coûtait au moins trois millions, et un petit, encore ! » Là on s'est tous mis à rire, parce que Geoffroy, il raconte n'importe quoi, il est très menteur. « Pourquoi n'achèterais-tu pas un Atlas ? m'a dit Agnan, qui est le premier de la classe et le chouchou de la maîtresse. Il y a de belles cartes, des photos instructives, c'est très utile. » « Tu voudrais tout de même pas, j'ai dit, que je donne de l'argent pour avoir un livre ? Et puis les livres, c'est toujours tata qui me les donne pour mes anniversaires ou quand je suis malade ; j'ai pas encore fini celui que j'ai eu pour les oreillons. » Agnan, il m'a regardé, et puis il est parti sans rien dire et il s'est remis à repasser sa leçon de grammaire. Il est fou, Agnan. « Tu devrais acheter un ballon de foot, pour qu'on puisse tous y jouer », m'a dit Rufus. « Tu rigoles, j'ai dit. Le billet de mille, il est à moi, je vais pas acheter des choses pour les autres. D'abord, j'avais qu'à faire quatrième en Histoire si tu voulais jouer au foot. » « T'es un radin, m'a dit Rufus, et si t'as fait quatrième en Histoire, c'est parce que t'es le chouchou de la maîtresse, comme Agnan. » Mais j'ai pas pu donner une claque à Rufus, parce que la cloche a sonné et on a dû se mettre en rang pour aller en classe. C'est toujours la même chose : quand on commence à s'amuser, ding ding il faut aller en classe. Et puis, quand on a été en rang, Alceste est arrivé en courant. « Vous êtes en retard », a dit le Bouillon, notre surveillant. « C'est pas ma faute, a dit Alceste,



male doit me rendre M. Compani, alors, c'est pas la même chose.

Quand je me suis couché, j'ai mis le billet sous l'oreiller, et j'ai eu du mal à m'endormir. Et puis j'ai rêvé des drôles de choses, avec le monsieur qui est sur le billet et qui regarde de côté, qui se mettait à faire des tas de grimaces, et puis la grande maison qui est



et elle m'a dit qu'elle allait arranger ça avec papa. Et maman a pris le billet de mille et elle est allée voir papa qui était dans le salon. Et puis maman est revenue avec une pièce de vingt francs : « Tu achèteras une tablette de chocolat avec ces vingt francs », m'a dit maman.

Et moi j'ai été bien content. Je crois même que je vais donner la moitié de ma tablette à Alceste, parce que c'est un copain, et avec lui, on partage tout.



RESUME. — Astérix et Obélix accompagnent Panoramix à la réunion des druides. Les Goths rôdent dans la région, ayant mission de capturer le meilleur druide pour préparer l'invasion de la Gaule et de Rome avec l'aide de sa magie.

JE VERSE QUELQUES GOUTTES DE MA POTION, ET...

CLAP! CLAP! CLAP!

...JE FAIS POUSSER HORS SAISON DES FLEURS MAGNIFIQUES!

CLAP! CLAP!

TOUT À FAIT CHARMANT...

CLAP! CLAP!

CLAP! CLAP!

DELICIEUX...

CLAP! CLAP!

Ben quoi? On peut être barbare et aimer les fleurs, non?!

HAAAAF!

DEUXIÈME CANDIDAT:
LE DRUIDE PRÉFIX!

JE JETTE
UNE PINCE
DE POUFRE
EN L'AIR...

... ET JE FAIS PLEUVOIR ! ...

AMUSANT ! ...

IL N'Y A PLUS DE SAISONS ! ...

TCHOUY

LE DRAÏDE BAROMÉTRIX!

PON

MOI, J'AI INVENTÉ UN SYSTÈME POUR RÉDUIRE LE POTAGE EN POUDRE, CE QUI PERMET DE LE TRANSPORTER DANS DE PETITS SACHETS MOINS ENCOMBRANTS QU'UNE MARMITE!

MAIS, POUR FAIRE LE POTAGE, IL FAUT TOUJOURS DE MÊME UNE MARMITE...

J'AI PENSÉ À TOUT, DOYEN VÉNÉRÉ...

... J'AI TROUVÉ UN SYSTÈME
POUR RÉDUIRE ÉGALEMENT LES
MARQUITES EN POUDRE!...

BRAVO! :INGENIEUR! BIEN!

Fou
CLAD!

LE CONCOURS A COMMENCE: ILS ONT L'AIR DE BIEN S'AMUSER!

TU VERRAS, OBELIX JE SUIS SÛR QUE NOTRE DRUIDE GAGNERA AVEC SA POTION MAGIQUE!

INTERDIT AUX NON-DRUIDES

BRAVO!
GLAD!
GLAD!
GLAD!
BRAVO!

7

Heller N°1 en 61

Présente SA SÉRIE MARINE

Et Bientôt


LE VAPEUR A AUBES
LE SPHINX

Le Voilier
EPERVIER
"La Maille des Indes"
Le Pétrolier
BP LAVERA
La Golette canonnière
BELLE ISLE



mitrailleuse

MARK-1



tire coup par coup
ou en rafale
15 balles de plastique
totalement inoffensives

aucun danger
pour les enfants
... ni les carreaux!

DELACOSTE

FOTO
Fex

la grande marque

*des photos
qui parlent
et qui vivent...*

La
perfection
dans la
simplicité



Quel étonnant relief!
Quelle remarquable netteté!

Vous les réussirez "à coup sûr"
avec

ULTRA-FEX
6 x 9

"L'appareil des Jeunes"

Avec le FLASH FEX à condensateur, vous pourrez opérer en toute saison, même de nuit et à l'intérieur.

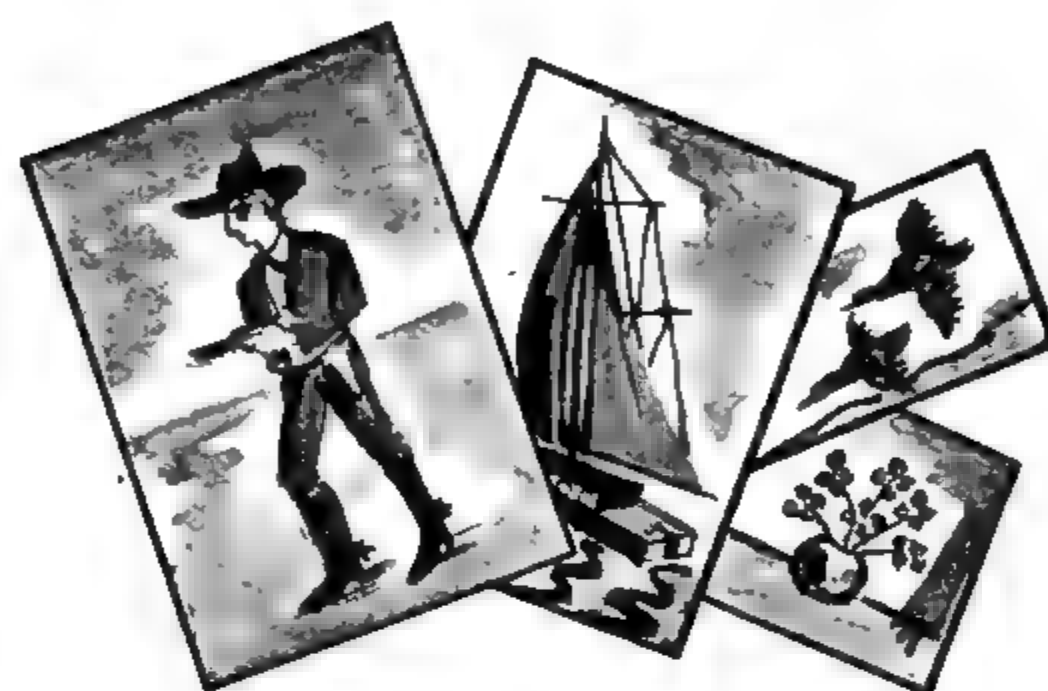
ULTRA-FEX 29,75 NF
FLASH FEX 19,50 NF

En vente chez les Spécialistes FEX

Demandez notice
U 91 et appareil
miniature gratuits

INDO 43, Rue des Cuilettes
LYON 7^e

C'est
amusant
d'être un
grand peintre!



Et c'est si facile avec la palette et les toiles "Art Master".

Grâce à son système de "numérotage des couleurs", "Art Master" vous permet de peindre à l'huile, en vous amusant, des tableaux magnifiques : paysages, animaux, personnages, etc.

Dans chaque boîte, il y a tout ce qu'il vous faut : toiles préparées, couleurs fines, pinceaux... et la certitude de réussir du premier coup.

Essayez: vous vous passionnerez et vous émerveillerez vos amis, vous pourrez décorer votre chambre et faire des cadeaux à vos parents.

Si vous voulez en savoir davantage:

Demandez la documentation gratuite à

JOUETS RATIONNELS - Service P P

6, rue Cauchois - Paris 18^e



Vente en gros exclusivement.

NOTRE CONCOURS JEAN RICHARD

Au Zoo d'Ermenonville, Annie Cordy a donné à un jeune « Pilote » de Blanc-Mesnil la chèvre maigre du Sénégal offerte par Jean Richard.

Ça y est ! Les dix gagnants de notre « Concours Jean Richard » sont aujourd'hui connus après dépouillement et classement, par nos services et par Jean Richard lui-même, des milliers de lettres que vous nous avez envoyées.

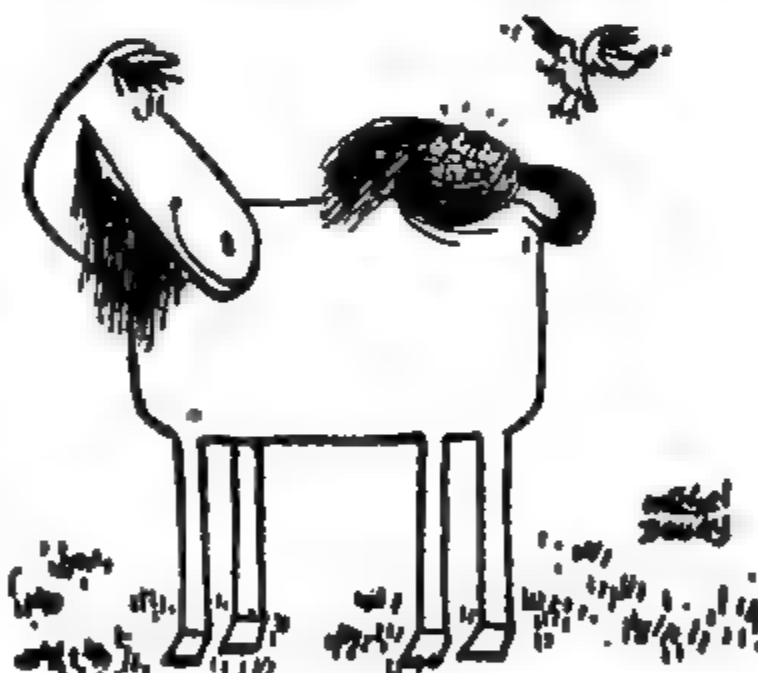
Grâce à leurs connaissances, à leur amour des animaux et à leur persévérance, aussi, puisqu'ils ont répondu à nos dix questions publiées successivement dans dix numéros de « Pilote » ces dix heureux lauréats sont donc allés passer une journée entière au zoo d'Ermenonville où Jean Richard lui-même les a... pilotés et a présidé un déjeuner qu'il a offert à tous : dans l'ordre de leur classement, Richard Brunet (de Blanc-Mesnil, en Seine-et-Oise), Yves, Gisèle et Nicole Resseguier, trois frères et sœurs d'Issoudun (dans l'Indre), Patrick Paupert (de Vauzelles, dans la Nièvre), Jean-Claude Cerisier (de Maubeuge, dans le Nord), Roger Tavernier (de Neuilly-sur-Marne, en Seine-et-Oise), Alain Bourbon (de Corbeil-Essonnes, Seine-et-Oise), Jean-Pierre Montaudou (de Puteaux, dans la Seine) et enfin Dominique Ios (de Paris), qui a profité des deux déflections successives de deux concurrents mieux classés que lui : surtout Jean-Paul Boudaille (de Nancy, en Meurthe-et-Moselle) et Gérard Péron (de Morlaix, dans le Finistère), qui ne la battait que d'une courte tête.

D'ailleurs, la compétition a été très serrée et certains, parmi vous, ont bien failli faire partie des dix heureux élus. Par exemple, Hubert Demanget (de Lyon), Annick Messe (de Vitry, en Ile-et-Vilaine) et Michel Lefebvre (de Conflans-Sainte-Honorine). Tous ceux-ci, et bien d'autres, feront encore mieux, nous en sommes sûrs, la prochaine fois.

Quant au plus heureux de tous, celui qui, classé premier, a gagné la chèvre maigre du Sénégal offerte par Jean Richard, c'est Richard Brunet, 15 ans, qui habite 43, avenue Maurice-Galliois, à Blanc-Mesnil, en Seine-et-Oise.

Ainsi se termine cette véritable aventure qui vous a passionnés et qui vous a instruits, aussi, car vous étiez très nombreux à ne pas savoir tout ce que Jean Richard a pu vous apprendre sur les animaux qu'il connaît bien parce qu'il les aime beaucoup.

Très bientôt, vous pourrez lire dans « Pilote » le reportage de cette magnifique journée passée ensemble au zoo d'Ermenonville en compagnie de son célèbre propriétaire, Jean Richard, et de la vedette-surprise dont il nous avait promis la présence : la chanteuse Annie Cordy, qui a créé avec lui l'A.B.C. l'opérette « Tête de Linotte ».



(Sans paroles) par Michel Donay

CIGOGNES D'IMPORTATION

Par avion, 102 jeunes cigognes viennent d'arriver en Suisse venant d'Algérie. Elles avaient été choisies dans des nids algériens de la région de Mirabeau-Tizi Ouzou par le directeur de la station de Solair, en Suisse, qui veut les acclimater dans son pays de plus en plus déserté par les grands oiseaux blancs au bec et aux pattes rouges et au bout des ailes noir.

SUPER TOUR EIFFEL

Une fois de plus, le record du monde des trois cents et quelques mètres de hauteur détenu par la Tour Eiffel va être battu.

Aux Etats-Unis, dans le désert du Nevada, va se dresser une tour de 450 m servant à étudier les effets des radiations atomiques. Coût 400 000 dollars, soit 2 000 000 de NF.

LA MANCHE N'EST PAS D'ACCORD

Malchanceux ont été les deux navigateurs originaux qui ont tenté de traverser la Manche, l'un sur des skis nautiques, l'autre dans une véritable baignoire à laquelle il avait adapté un moteur de 5 CV 1/2.

Après avoir quitté la côte anglaise par mauvais temps, tous deux ont dû faire demi-tour après plusieurs heures d'efforts. Vous devinez ce qu'ils ont dû à l'arrivée : « Nous recommencerons. »



Le jardinier de Sainte-Hélène. Napoléon occupait ainsi une partie de son temps dans sa prison sinistre de Longwood.



"SAINTE-HÉLÈNE PETITE ÎLE..."

29 JUIN 1815. Cinq heures du soir Napoléon quitte la Malmaison. Il fait une chaleur suffocante. Chacun est muet et triste. A Rambouillet, l'ex-empereur des Français passe la nuit. Parti le 30, il traverse Tours le 1^{er} juillet, gagne Saint-Maixent, puis Niort, où l'on crie encore : « Vive l'Empereur ! »

Où va donc Napoléon ? Il vit une liberté encore toute relative. Après le précédent de l'île d'Elbe, peu d'illusions lui demeurent permises...

A Rochefort, sont les frégates « La Saale » et « La Méduse », de construction récente et réputées les meilleures marcheurs de la marine française.

Que se passa-t-il à l'arrivée de Napoléon à Rochefort le 3 juillet ? Un conseil de marine est réuni pour examiner les différentes façons d'échapper à la croisière anglaise, considérablement renforcée depuis quelques jours... Toujours est-il que des considérations plus politiques que stratégiques interviennent. L'Empereur, déjà déchu, est l'objet de pressions indicibles ; la surveillance de la flotte anglaise se fait de plus en plus serrée. Tant et si bien que Napoléon prend langue avec ses ennemis, tente de les sonder... Allez donc sonder des Anglais, et qui ne sont que des subalternes ! Tant et si bien que tout chemin vers la liberté coupé, terriblement sollicité de s'émanciper par les politiques français, Napoléon monte à bord du vaisseau anglais le « Bellerophon », en disant à son capitaine : « Je viens me mettre sous la protection des lois de l'Angleterre... » Ceci se passa le 15 juillet 1815.

On n'en espérait pas tant de par le monde des coalisés contre la France, chez les amis du roi, réinstallés aux Tuileries.

Chargé de son impériale capture, le « Bellerophon » fait force de voiles vers les îles anglaises. Napoléon a beau être l'objet des marques les plus sincères d'hommage, venues de l'équipage, il est déjà considéré tel un prisonnier. Le vaisseau vient jeter l'ancre en rade de Plymouth le 26 juillet.

Napoléon demeure à bord, apparemment dans l'attente de son sort. Le 29, une note officielle assigne l'île de Sainte-Hélène — rocher isolé en plein Atlantique sud, au large de l'Afrique — comme résidence « au général Bonaparte ». Ainsi, pour les Anglais, Napoléon n'est plus, n'a jamais été empereur !

SAINTE-HELENE

Le 15 octobre 1815, le « Northumberland » jette l'ancre dans l'unique port de Sainte-Hélène : Jamestown. L'Empereur contemple, sans mot dire, l'étroit boyau où s'élève la ville tassée autour d'un maigre clocher. Tout autour, le roc. Il sait qu'il est à deux mille kilomètres de la côte la plus proche, celle d'Afrique, et que Sainte-Hélène ne mesure que 42 kilomètres de tour...

Les tracas du gouverneur Wilke commencent. Il s'agit de loger l'énorme captif en un lieu où la surveillance demeure aisée. On lui trouve un minuscule pavillon, en dehors de la ville : « Les Porriars », propriété des Boilcombes, négociants de l'île et dont la fille, Betty, deviendra la grande amie de Napoléon. Ce dernier use son temps en continuant à dicter ses souvenirs, comme il le faisait sur le « Northumberland ».

Le 10 décembre, Napoléon prend possession de sa

nouvelle demeure. Il s'est réservé deux pièces minuscules dont il fera son cabinet de travail et sa chambre. Ses cartes et ses livres seront dans une autre, baptisée bibliothèque, à côté de la salle à manger, des plus modestes, où l'on se réunira chaque jour. Pour dormir, l'Empereur n'a plus que son lit de camp, celui de Marengo et d'Austerlitz, garni de ses rideaux de serge verte ; derrière un paravent est disposé le canapé sur lequel il passera la plus grande partie du jour ; au mur, le réveille-matin du Grand Frédéric, venant de Potsdam, compte le temps ; un grand portrait de Marie-Louise, un autre du roi de Rome et une magnifique toilette garnie d'aiguillères et de cuvettes d'argent, voilà pour l'ameublement.

La vie s'organise, vaillamment, à Longwood. Certains des compagnons de Napoléon, commencent, en secret, à regretter la France...

HUDSON LOWE

14 avril 1816, c'est le jour de Pâques. Jamestown accueille un nouveau gouverneur, Sir Hudson Lowe, désigné pour remplacer le débonnaire colonel Wilke, qui s'ingéniait, en compagnie de l'amiral Cockburn, commandant la base navale, à ne pas trop compliquer la vie du prisonnier.

Hudson Lowe s'inquiète tout d'abord de la surveillance de l'île. Il semble qu'il soit écrasé sous le poids de ses responsabilités. On ne fait plus relâche à Sainte-Hélène sans autorisation expresse. On prélève des troupes sur l'armée des Indes pour renforcer la garnison qui est en perpétuelle alerte. Toute une flotte de corvettes et de frégates croise sans cesse pour assurer la sauvegarde des côtes.

Vient le tour du prisonnier. Napoléon monte encore à cheval ; il renoncera à cet exercice par suite de la présence continuelle, derrière lui, d'un officier anglais. Tout au long de l'enceinte qui clôt Longwood, un cordon de sentinelles s'allonge bientôt, les soldats n'étant qu'à quelques pas les uns des autres. Sans cesse épié, tracassé, Napoléon n'a plus de réelle détente qu'au cours de ses conversations et de ses dictées. Et Las Cases, imprudent dans sa correspondance, sera vite déporté au Cap.

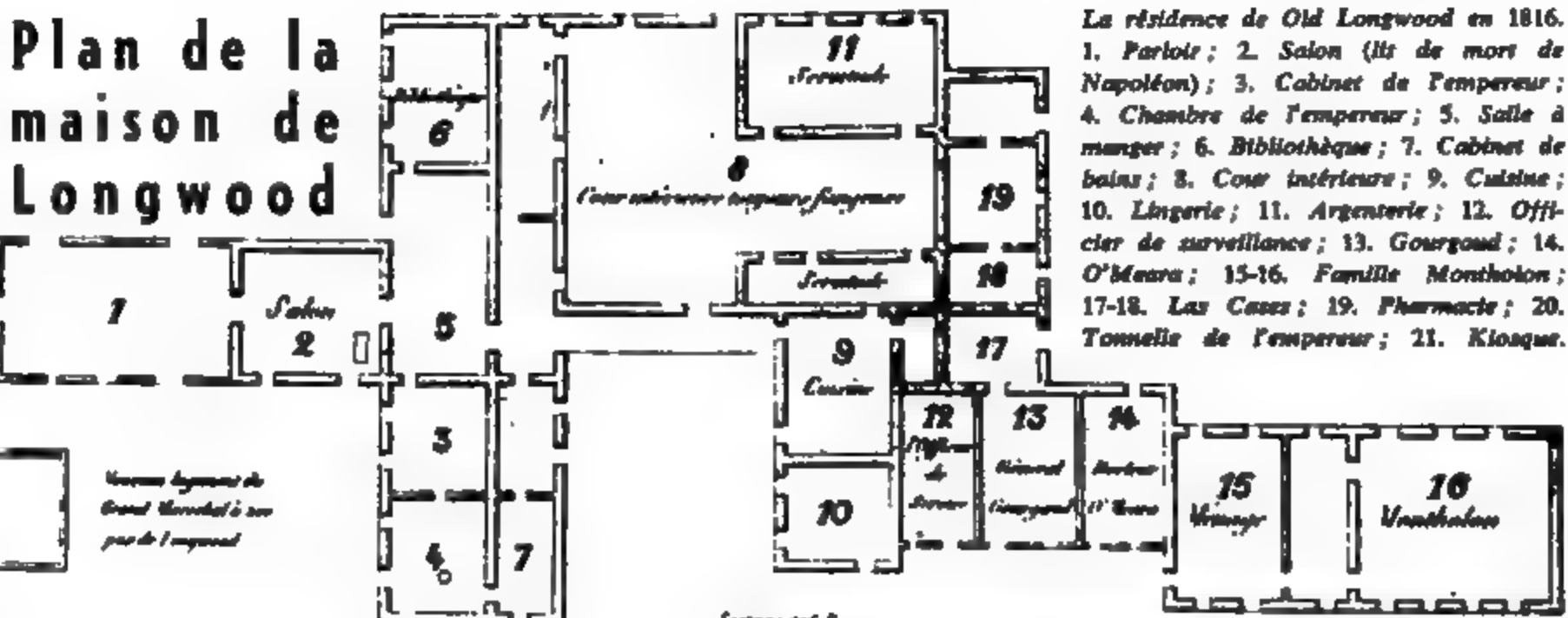
Gourgand a mis la famille de l'Empereur au courant de la situation. En septembre 1819, arrivent à Sainte-Hélène, le docteur Antomarchi et deux prêtres envoyés par elle.

Malgré les soins d'Antomarchi, le cancer fait d'effroyables progrès. Napoléon n'est plus que l'ombre de lui-même. Sa fin est proche. Les derniers jours sont de longues heures de délire, entrecoupées de rares minutes lucides. Le 15 avril 1821, il demande à reposer « sur les bords de la Seine » et, le 5 mai, à l'heure où le soleil se couche sur l'Atlantique, Napoléon expire en murmurant : « Tête... armée... »

Le 16 octobre 1840, le cercueil de l'Empereur touchera le bord de la « Belle-Poule » afin de regagner la France, emmené par le prince de Joinville, fils de Louis-Philippe. Le 15 décembre, drapé de velours violet, le lourd sarcophage entrera aux Invalides : l'Empereur revenait de captivité pour la seconde fois...

Henri DIMPRE.

Plan de la maison de Longwood



La résidence de Old Longwood en 1816.

1. Parloir ; 2. Salon (lit de mort de Napoléon) ; 3. Cabinet de l'empereur ; 4. Chambre de l'empereur ; 5. Salle à manger ; 6. Bibliothèque ; 7. Cabinet de bains ; 8. Cœur intérieur ; 9. Cuisine ; 10. Lingerie ; 11. Argenterie ; 12. Officier de surveillance ; 13. Gourgand ; 14. Ombre ; 15-16. Famille Montholon ; 17-18. Las Cases ; 19. Pharmacie ; 20. Tombe de l'empereur ; 21. Kloaque.

NAPOLÉON À SAINTE-HÉLÈNE

(1) Parti de Plymouth, le 7 août 1815, le Northumberland amène Napoléon à Sainte-Hélène. (18) Napoléon sur le pont du vaisseau.

A. L'ÎLE DE SAINTE-HELENE

(2) Rupert's bay (3) James Bay. (4) Barkley Battery (5) Jamestown capitale de l'île. (6) Maldivia (7) Les Briars première habitation de Napoléon. (8) Le « Bol à Punch du Diable ». (9) Domaine de Longwood (10) Maison de l'Empereur. (11) Maison de Bertrand. (12) Nouveau Longwood. (13) Mulberry Cottage. (14) Première limite de l'enceinte (4 milles). (15) Limite de la seconde enceinte (12 milles). (16) The Hutts (17) Le Tombeau de l'Empereur dans son état primitif. (18) La « Cathédrale ». (19) Plantation House, habitation du gouverneur, où Napoléon ne se rendit jamais. (20) Hudson Lowe (21) Pavillon britannique. (22) Ladder Hill. (23) Forteresse de High Knoll. (24) Alarm House (25) Deadwood. (26) Munden Hill (27) Sugar Loaf. (28) Rupert's Valley. (29) Mont Flagstaff (30) Mont Barn. (31) Prosperous Bay (32) Fisher's Valley. (33) Peller d'Hercule. (34) Sharks Valley (35) Ile George (36) Stone Top Bay. (37) Mont Stone. (38) Pic d'Acteon. (39) Mount Pleasant (40) Pic de Diane (41) Région de Sandy Bay, sur cette route Napoléon fit, en calèche, sa dernière promenade. (42) Sandy Bay. (43) Soldats du 53^e Régiment d'infanterie dont un bataillon fut prélevé sur l'Armée des Indes (44) Thompson's Valley (45) Soldat de Marine (47) Old Woman's Valley (48) Swanley Valley. (49) Motelets anglais (50) Lemon Valley (51) Une promenade de l'Empereur (52) L'Empereur (53) Officier français. (54) Sentinelle anglaise du 66^e Régiment en garnison dans l'île

B. LA MAISON DE LONGWOOD

(55) Antichambre et salon d'attente des étrangers. (56) Salon (57) Cabinet de travail de l'Empereur (58) Chambre de Napoléon (59) Bibliothèque (60) Salle à manger. (61) Cour intérieure, très humide et fangeuse. (62) Cuisine. (63) Logement de Las Cases. (64) Communs. (65 et 66) Logement des domestiques. (67) Pièce de l'Officier de service. (68) Appartement du Gal Gourgaud. (69) Logement du ménage Montholon. (70) Silhouette du Pic de Diane (71) La Forteresse de High Knoll

LES COMPAGNONS DE L'EMPEREUR

(72) Général Bertrand et Mme (73) Général Montholon et Mme (74) Général Gourgaud (75) Las Cases et son fils. (76) Marchand, valet de chambre de l'Empereur. (77) Le Mameluk Ali. (78) L'Empereur en petite tenue des chasseurs de la Garde. (79) L'esclave malais des Balcombe aux Briars. (80) Betty Balcome, jeune fille des Briars, qui ne quittait pas l'Empereur.

C. LE RETOUR DES CENDRES

(81) Le Coq Gaulois de la Monarchie de Juillet qui réalisa ce projet grandiose. (82) Le prince de Joinville commandant l'expédition. (83) La frégate « La Belle-Poule » mouillée au large de l'île avec le cercueil de l'Empereur dans la chapelle ardente. (84) La silhouette de Sainte-Hélène. (85) Masque mortuaire de Napoléon, pris par le docteur Antommarchi (86) La position de Sainte-Hélène. (87) L'Afrique. (88) L'île. (89) Îles britanniques. (90) Médaille de Sainte-Hélène, instituée par Napoléon III à l'intention des derniers grognards. (91) Aigle et cocarde impériale (92) Echelle de l'île de Sainte-Hélène.



Pilote





Les Chevaliers Teutoniques

LE Cinéma Polonais, avec le film « Les Chevaliers Teutoniques », vient de montrer qu'il est capable de rivaliser avec les plus hardis réalisateurs de Hollywood. Cette gigantesque fresque historique inspirée d'une œuvre de H. Sienkiewicz, l'auteur célèbre de « Quo Vadis », est digne d'un Cecil B. de Mille par la somptuosité de sa mise en scène, l'importance de sa figuration et l'ampleur des décors, souvent naturels, qui servent de cadre à une passionnante action. Le réalisateur est Alexandre Ford, lequel depuis de nombreuses années déjà, s'est révélé avec des films de qualité. Aujourd'hui avec « Les Chevaliers Teutoniques », il aborde avec succès le genre historique.

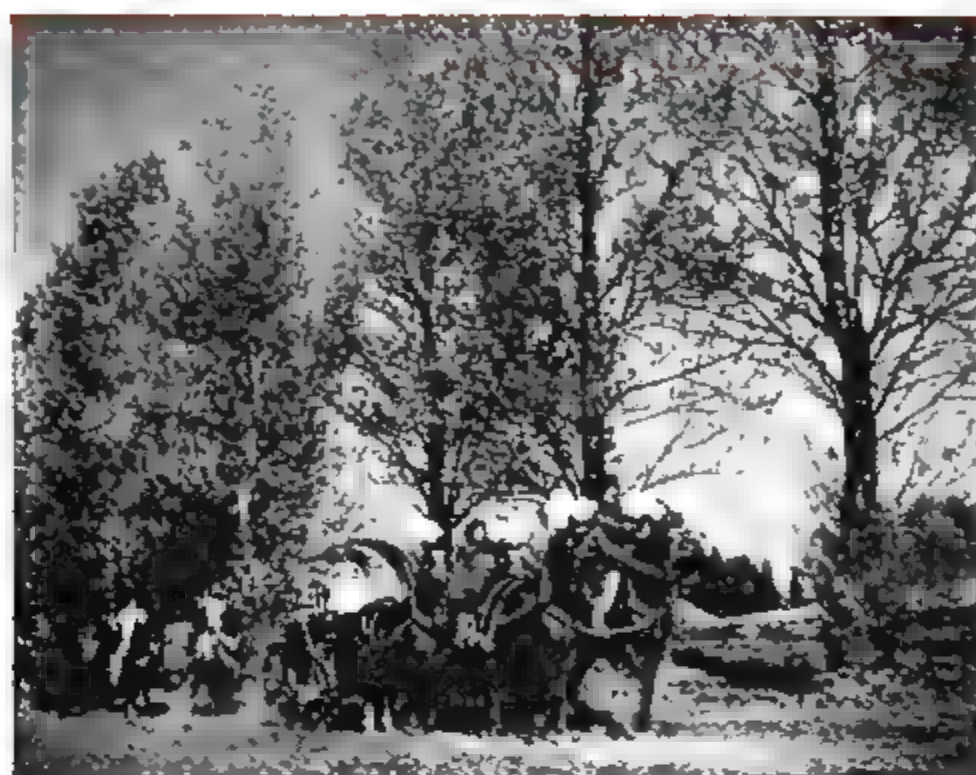
L'ordre des Chevaliers Teutoniques fut fondé à la fin du XII^e siècle, un hôpital ayant été créé à Jérusalem par un riche Allemand en faveur des pèlerins de sa nation. Il en résulta une association dont les membres furent appelés frères de l'Hôpital Sainte-Marie-des-Teutons. Les Chevaliers Teutoniques rendirent les mêmes services que ceux du Temple et de Saint-Jean-de-Jérusalem.

De retour en Europe, ayant reçu du Pape plusieurs domaines, ils s'y installèrent pour ensuite se transporter en Prusse.

Dès lors, les Chevaliers tentèrent de s'imposer partout par l'intrigue et la force. Cette puissance, qui rencontra de farouches adversaires à l'étranger, en Pologne notamment, demeura jusqu'au moment où l'ordre perdit la Prusse. Son autorité s'amenuisa et bientôt l'ordre Teutonique ne fut plus qu'une corporation de militaires, offrant leurs services à qui voulait les payer. En 1809, un décret de Napoléon I^{er} abolit complètement cet ordre.



4 Mais Zhyzko, qui lutte, lui aussi, contre les Chevaliers Teutoniques et leur dangereuse influence, tue un de leurs émissaires auprès de son roi. Arrêté, il est jugé et est condamné à avoir la tête tranchée en place publique.



5 Daniela se souvient, alors, d'une vieille coutume polonaise. Pour sauver le condamné, elle accepte de devenir sa femme. Les Chevaliers, décidés à éliminer Jurand, enlèvent sa fille, certains qu'il viendra à sa recherche.



9 C'est, devant l'assistance un combat féroce et sans merci, au cours duquel les deux adversaires se montrent aussi habiles et courageux. Bientôt, le Teuton faiblit et le Polonais parvient à lui porter le coup de grâce.



10 Le roi de Pologne mis au courant de l'enlèvement, décide d'envoyer, auprès des Chevaliers Teutoniques, une délégation pour demander la remise en liberté de la jeune fille. Zhyzko fait partie des émissaires qui partent.



14 Les Chevaliers Teutoniques marchent vers Cracovie. Mais, les Polonais ne sont pas demeurés inactifs. Ils se sont préparés à recevoir les envahisseurs. Des troupes lithuaniennes, tchèques et russes attendent à leurs côtés l'ennemi.



15 C'est alors, sur toute l'étendue d'une plaine immense, une rencontre implacable entre deux armées puissantes et toutes deux résolues à vaincre. L'une pour imposer sa volonté et ses lois ; l'autre, pour conserver sa liberté.



1 1410. Sous prétexte de les sauver du paganisme, les Chevaliers Teutoniques sèment la terreur parmi les pauvres polonais. Jurand, seigneur de Spychow, dont ils ont tué la femme et pillé la demeure, engage la lutte...



2 Mais, les Chevaliers ont envoyé auprès du roi de Pologne, un émissaire entreprenant et rusé qui, par une habile diplomatie, s'efforce de circonvenir ce monarque, lequel, malgré ses alliés, faiblit devant cette puissance.



3 La princesse de Marzowiec a fait de Daniela, la fille de Jurand, sa demoiselle de compagnie préférée. Zhyszko, un jeune garçon qui a rencontré la jeune fille lors d'une halte dans une auberge, en est tombé amoureux.



6 D'étranges émissaires alertent le chef des insurgés polonais qui doit se rendre à Malborg. A ce même instant, le chevalier de Lorche, ayant refusé de s'associer au rapt, est poignardé par un des Chevaliers qui l'accompagnent.



7 Zhyszko qui, lui aussi, désire sauver la pauvre Daniela se met à sa recherche. Dans une auberge, il rencontre un curieux marchand, qui se fait fort de lui procurer les informations dont il pourrait avoir besoin pour la trouver.



8 Le jeune garçon se trouve encore à la Cour de Pologne, lorsqu'arrive un émissaire des Chevaliers Teutoniques qui lance un défi. Il le relève et engage, sans plus attendre, le combat. Les écuyers eux aussi s'affrontent...



11 Ils sont reçus à Malborg, en grande pompe. Les Chevaliers les convient à un extraordinaire festin, accompagné de danses et avec représentation de bouffons. Zhyszko, qui assiste au spectacle, ne pense qu'à Daniela.



12 Au cours des négociations qui suivent et qui s'annoncent difficiles, le Grand Prêtre meurt subitement. C'est son frère, partisan de la lutte ouverte avec la Pologne, qui lui succède. Les Polonais essaient de le convaincre.



13 Jurand, qui est tombé dans le piège qui lui a été tendu, est retenu prisonnier au château où il subit un douloureux martyre. Lorsqu'il est libéré, il est aveugle et muet. Zhyszko, usant de ruse, réussit à libérer Daniela.



16 Les Polonais et leurs alliés opèrent avec habileté et réussissent à contenir leur adversaires pourtant mieux armés et plus habitués qu'eux au métier des armes. Les Chevaliers Teutoniques fléchissent sous l'implacable riposte.

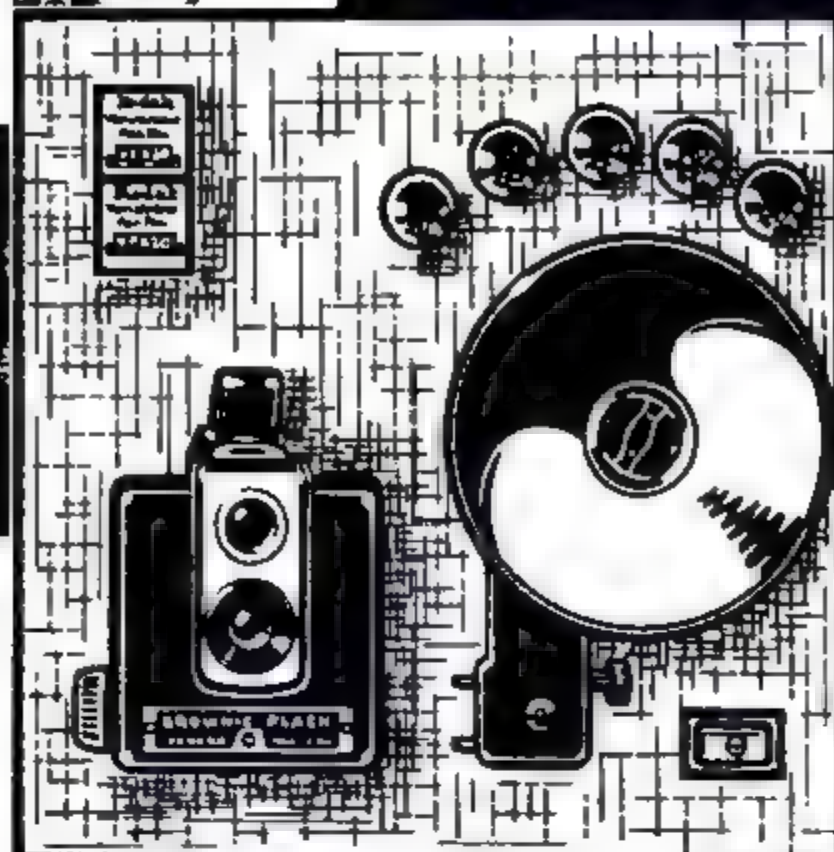


17 Et c'est la victoire pour les courageux défenseurs de la Pologne. Les drapeaux ennemis s'annoncent devant leur chef. La Pologne est délivrée d'une dangereuse menace. Les Chevaliers Teutoniques sont décimés.





- Appareil Brownie Flash
12 photos 6x6
- Kodak Flash C
à condensateur
- Pile 22,5 v
- Lampes-éclair PF1
- Bobines Kodak
Verichrome Pan



58 N.F.

Prix pratiqué dans les
magasins KODAK-PATHÉ

le coffret Brownie Flash



*la panoplie
du parfait
reporter !*

**cadeau photo
cadeau...**

Kodak

CRÉATION PUBLICITÉ KODAK - 1964

SOYEZ AVEC KODAK, LE REPORTER DE VOTRE FAMILLE

Ce jeu vous est offert par
l'Union Industrielle des Pétroles
dans les stations CALTEX

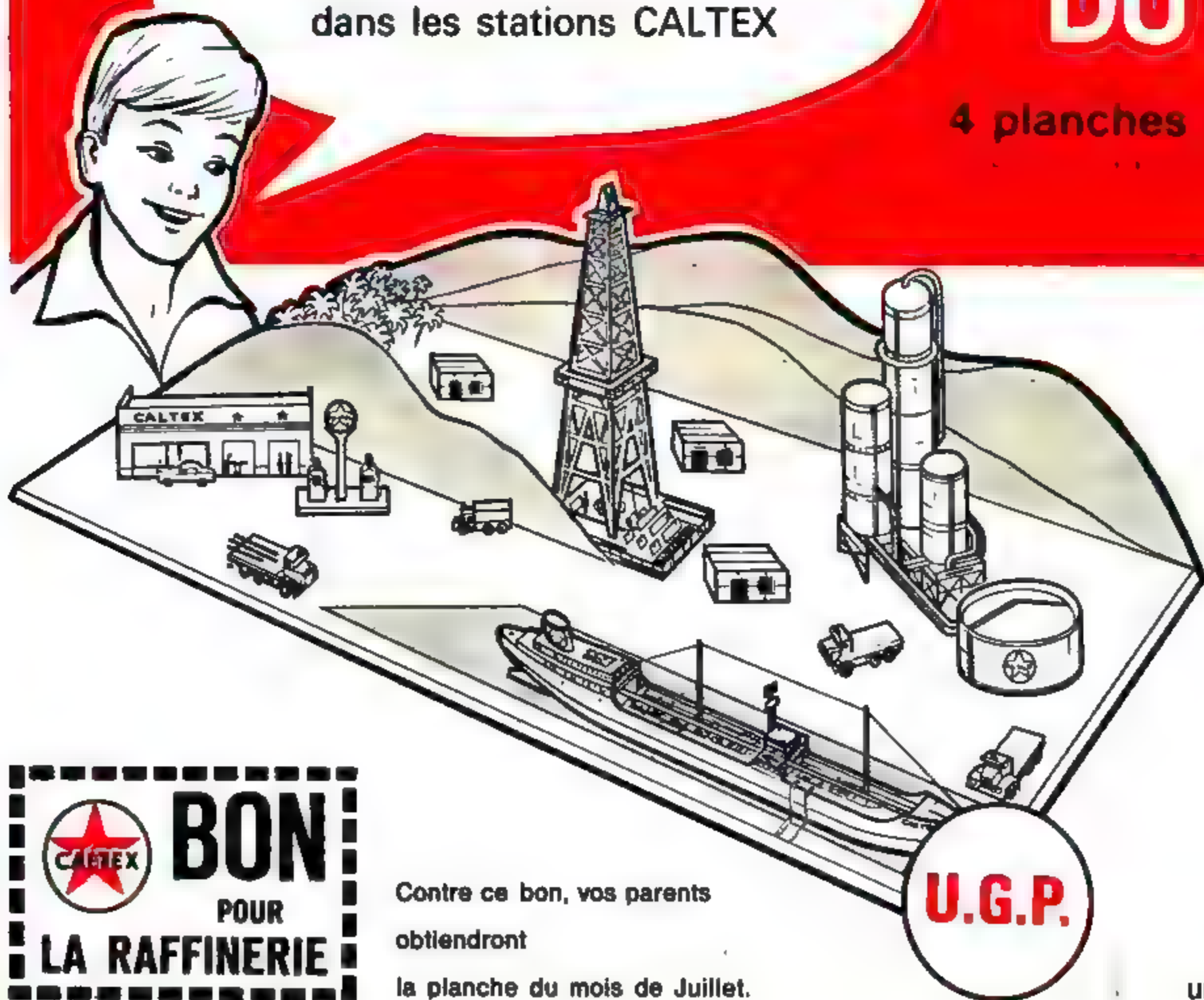
GRAND JEU DU SAHARA

4 planches prédecoupées en couleurs



**Comment recevoir
les planches
du "Grand Jeu du Sahara" ?**

Rien de plus simple :
il suffit que votre papa ou
votre maman les demande
à l'occasion d'un plein d'essence,
d'un graissage ou d'une
vidange d'huile dans une station Caltex.
Chaque mois, vous pourrez ainsi avoir
une nouvelle planche de ce jeu passionnant !



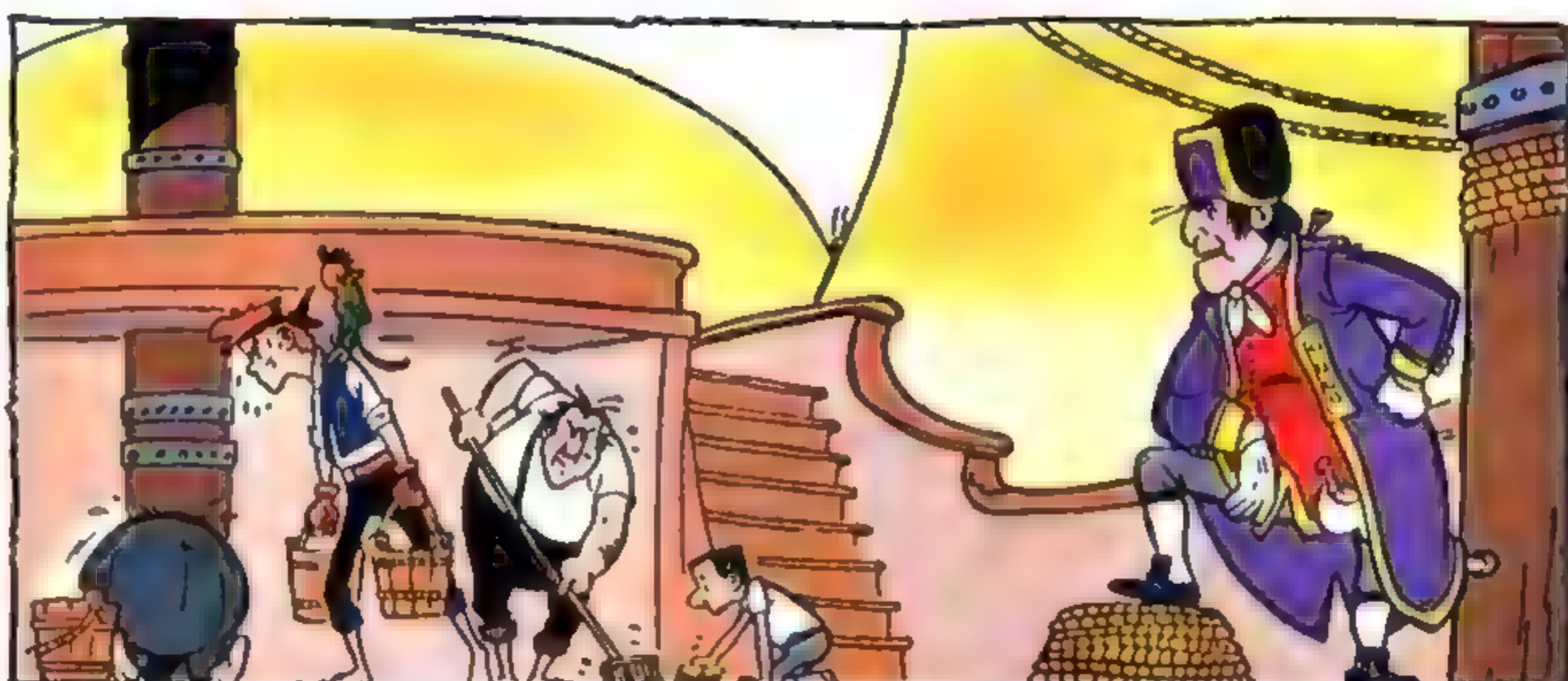
Contre ce bon, vos parents
obtiendront
la planche du mois de Juillet.

U.G.P.

Jehan Soupolet

(LE CORSAIRE DU ROY)

RESUME. — Leausalée, Soupolet et ses hommes cherchent un trésor abandonné par le pirate Violet, au cœur de l'Océan. Près du but, Leausalée jette nos amis à la mer. Ceux-ci aperçoivent un navire... celui du corsaire Violet !



GRAND JEU-CONCOURS BEVERLY

Si tu trouves
les 5 erreurs
qui prouvent
que ce cow-boy
est un faux cow-boy

tu peux gagner l'un des

50 AUTHENTIQUES LASSOS DU FAR-WEST

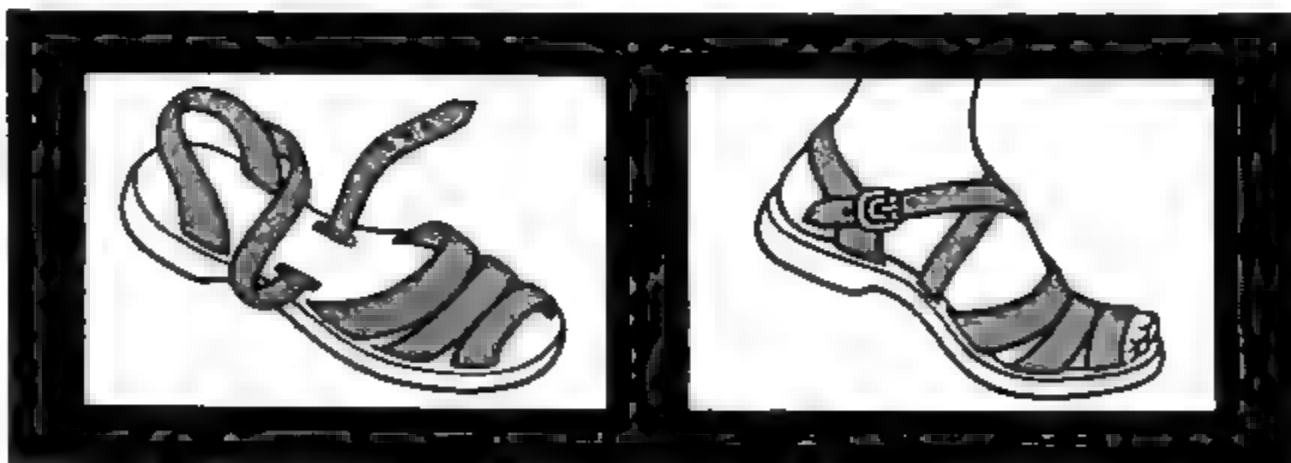
offerts par la sandale à bride coulissante

Lasso

Pour t'aider à trouver ces erreurs et répondre à la question subsidiaire, demande une formule de concours aux marchands de chaussures qui ont en vitrine la sandale LASSO (pour la reconnaître facilement, regarde comment elle se lace !). Envoie ta réponse avant le jeudi 6 juillet minuit. Les 50 gagnants désignés par un jury recevront leurs lasso du Far-West, au début des vacances.

IMPORTANT

les sandales que porte ce cow-boy sont de vraies sandales LASSO. Ce n'est donc pas une erreur. Au contraire ! Il a raison de porter des LASSO



regarde comme sa bride trois
fois plus longue coulisse dans la
semelle !

regarde comme la sandale LASSO
tient bien au pied !

C'est pour ça que tous les cow-boys de France porteront des LASSO aux pieds pendant les vacances !



BEVERLY qui fabrique la vraie sandale LASSO est le spécialiste de la chaussure pour tous les jeunes jusqu'à 18 ans !

Le roman vrai des bandes dessinées

WALT DISNEY le Magicien

UNE GRANDE ENQUÊTE DE REMO FORLANI

DE FELIX LE
CHAT, À GERALD
M.C'BOING
BOING



7 Un jour les petits personnages des bandes dessinées s'animèrent grâce aux magiciens d'Hollywood et de Walt Disney en particulier. C'est cette histoire que Remo Forlani vous raconte aujourd'hui après avoir décrit Fenouillard et Cosinus, Gédéon-le-Canard, l'illustre Bécassine, les Pieds-Nickelés et Bibi Fricotin.

Si Walt Disney fut (et demeure) le plus grand fabricant de personnages de dessins animés « in the world », il convient de saluer d'un grand coup de chapeau ceux qui — avant et après Disney — concurent et animèrent quelques-uns des plus réjouissants personnages de notre anthologie-digest.

Certains héros des premières bandes dessinées américaines (« Mutt and Jeff », entre autres) attirèrent très vite l'attention des cinéastes et passèrent naturellement de la page de journal à l'écran.

D'autres héros dessinés suivirent le chemin inverse. Le premier, le plus original (et, cela va de soi, le plus imité) : Krazy Kat, né en 1913 de la plume résolument moderne de George Herriman. Krazy Kat ou le « Chat fou » vivait dans un étrange univers. Ses aventures avaient ceci de particulier qu'elles ne mettaient en scène que quelques personnages. Herriman détestait les nouvelles têtes, il pouvait faire rire des semaines et des semaines en contant le même petit fragment d'histoire. Un curieux cocktail, en vérité ! Prenez un chat (fou), une souris et un chien policier (officier Pup). Ajoutez une brique et une prison. La souris vise le chat avec la brique... Pour finir, un des trois acteurs se retrouve en prison. Il n'en fallait pas plus au génial Herriman pour divertir son monde.

Pour être franc, l'humour bien particulier de George Herriman s'adres-



Voici l'étonnant Mimosa, le nourrisson qui participe aux aventures de Popeye, en compagnie de son frère Pilou-Pilou. Popeye, doué d'une force herculéenne, destiné à l'origine à vanter les mérites d'une marque d'épinards, fit bientôt les délices des lecteurs américains avant d'opérer le français et de conquérir notre pays.



Krazy Kat, l'ancêtre de Félix le Chat, fit rire pendant des années en compagnie d'une souris et d'un chien policier. Le génial Herriman n'avait pas besoin d'autre personnage pour divertir son monde.

saît aux adultes, aux adultes qui — ne l'oublions pas — continuent à constituer la majorité des lecteurs de bandes dessinées (« comic strips ») aux U.S.A.

Il y eut un Krazy Kat de dessin animé (signé Ben Harrison et Many Gould). Ce délirant félin fut l'ancêtre direct de Bugs Bunny, Woody Woodpecker. Le moins qu'on puisse dire du « Chat fou » est qu'il manquait de gentillesse.

LE TENDRE FELIX LE CHAT

Plus tendre, plus mélancolique : Félix le Chat. Quel merveilleux personnage ! Comme on comprend que le jeune Disney ne songeât qu'à l'imiter à partir du moment où il décida de se lancer dans le dessin animé. Félix était tout noir et tout rond (comme les Mickey des premiers temps). Sur un écran presque entièrement blanc, il donnait libre cours à son esprit inventif.

Comme tous les chats, Félix était nanti d'une queue. Une queue qui lui servait de matraque, de lasso... Sa queue venait-elle à lui manquer ? Félix cherchait comment la remplacer. Aussitôt (parce qu'il se posait une question), Félix voyait apparaître au-dessus de sa tête un superbe point d'interrogation. Ce point, Félix s'en saisissait et s'en faisait une queue.

Héros exemplaire du monde enchanté du dessin animé, Félix devait faire fortune au pays des bandes dessinées.

Très vite, Pat Sullivan (le père du sympathique Félix) se fit un nom dans la presse enfantine. Chaque année, à la Noël, les petits Français prirent l'habitude de recevoir un album de Mickey dans leur chaussure gauche et un de Félix dans leur chaussure droite. Pour les enfants du monde entier, le chat et la souris — rivaux hollywoodiens — devinrent quelque chose comme deux frères jumeaux.

Si Mickey partait pour le Far West, Félix, lui, s'embarquait pour le pays de l'Ogre et le XXI^e siècle. Pat Sullivan avait un faible pour le fantastique, il adorait promener son chat au royaume de Ma Mère l'Oye.

Si Mickey avait la chance d'être aimé par Minnie, Félix, lui, était voué aux passions sans espoir. Une ravissante petite chatte blanche (nommée Kitty) lui préférait (la cruelle !) de vilains grands matous gominés.

Si le monde de Disney était gai, celui de Pat Sullivan était triste, inquietant, peuplé d'ennemis (des chats, des policiers, des Chinois). Avant guerre, les aventures de Félix furent publiées en France dans « Le Petit Illustré ». Pat Sullivan est mort. De temps en temps, un Félix réapparaît, dessiné par quelque obscur tâcheron new-yorkais. Ce n'est plus « notre »

Félix, mais un chat pareil à tous les autres.

Pat Sullivan est mort. Le vrai Félix aussi. Popeye a eu plus de chance, lui. Il a fort bien survécu à son créateur : E.C. Segar (décédé en 1938).

A l'origine, Popeye le marin avait pour unique mission de vanter les mérites d'une marque d'épinards.

Le mathurin aux énormes avant-bras eut très vite la chance de séduire MM. Max et Dave Fleisher. Ces deux réalisateurs de dessins animés s'étaient fait un nom en produisant une série de films dont le héros se nommait Coco. Coco était un clown. Il jallissait d'un encrier et faisait des farces. (Trouvaille astucieuse des frères Fleisher : à la fin de chaque dessin animé, une main réelle, tenant une gomme réelle, envahissait l'écran et « effaçait » Coco pour le punir de ces méchancetés.)

Après Coco, Betty Boop. Charmante, très « pin-up », Betty Boop fut peut-être la seule « vamp » du dessin animé ; les lecteurs de journaux illustrés français firent connaissance avec cette troublante créature dans les très sages « Belles Images ». C'était — made in Hollywood — la caricature des stars de la Babylone du cinéma.

LES AVENTURES DE POPEYE

Avec Popeye, les frères Fleisher allaient connaître la gloire.

Vous avez tous vu des films de Popeye. Les lecteurs du « Parisien libéré » s'intéressent très fort à ses démêlés quotidiens avec Olive Oyl (fiancée de Popeye et antithèse vivante de Betty Boop). Plusieurs dessinateurs se sont relayés pour nous conter les joyeuses tribulations de ce marin doué d'une force proprement herculéenne (derniers en date : Tom Sims et Bill Zaboly, Bud Saggen-dorf).

Les aventures de Popeye parurent en France jusqu'à la guerre, dans « Robinson » et « Hop-là ». Les aventures fort réjouissantes mettent aux prises Popeye et Bluto (une grosse brute ayant des visées sur la squelettique Olive), Popeye et son « Pops » aussi (un fricassé vieux loup de mer toujours prêt à en découdre), Popeye et un étonnant bébé (Mimosa), Popeye et Gontran, enfin (Gontran, grand dévoreur de petits pâtés, resquilleur, menteur, tricheur, pique-assiette).

Les lecteurs des anciens Popeye se souviennent sans doute aussi du Pilou-Pilou, un animal impossible (dans tous les sens du terme) qui avait, entre autres particularités, celle de ressembler (avant la lettre) au célèbre Marsupilami.

De nos jours, à peine nés sur les écrans, les personnages des dessins animés envahissent les

journaux illustrés. Qui ne connaît Tom et Jerry, Sylvester, Bugs Bunny, Woody Woodpecker (alias Piko) ? Gerald MacBoing Boing et Mister Magoo (les vedettes des productions U.P.A.) ont déjà fait leur apparition dans les comic-books américains.

LA SEMAINE PROCHAINE : DU COTE DE CHEZ OSWALD LE LAPIN ET DE MICKEY LA SOURIS.



Betty Boop, pin-up délicieuse et troublante, fut la seule vamp à paraître dans le dessin animé.





RESUME — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiege, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

Dickerson descendait de la plate-forme de la chapelle : il s'y était posté pour surveiller les mouvements de l'ennemi au sud, espérant contre tout espoir qu'il n'y aurait pas d'autre assaut. Mais il avait vu les Mexicains regrouper leurs forces dispersées, amener des renforts. Des renforts ? Où étaient-ils, les renforts du Texas, qu'ils avaient appelés de toutes leurs forces, de toutes leurs prières ? Lui aussi, du haut de la chapelle, s'était tourné vers l'est.

Angelina dans ses bras, sa femme sortit de la pièce où les femmes s'étaient réfugiées pendant les assauts. Ses yeux le questionnaient. Il tenta de sourire.

— Nous les avons repoussés par deux fois. Ils vont réfléchir un bon bout de temps avant de revenir.

Il se pencha pour embrasser sa fille et s'éloigna en hâte.

Wilson posa sa tête sur ses bras.

— Seigneur, ce que je peux être fatigué ! Quand toute cette histoire sera terminée, je vais dormir une semaine entière.

— Quel genre de sommeil ? demanda quelqu'un d'une voix moine.

— Tu crois qu'ils vont revenir ? demanda Billy Wells à Hawkins.

Pour une fois, Hawkins avait perdu sa belle humeur.

— Oui, dit-il seulement.

Il se leva et aligna ses trois bombes soigneusement. Il pressa contre le toit les mèches qui portaient des culasses amorcées et, minutieusement, répandit de la poudre autour des extrémités des mèches. Ils le

regardaient avec curiosité, un peu irrités par sa lenteur délibérée.

— T'en as perdu, du temps, sur ces sa-tanés trucs ! dit Wilson.

— Possible.

Hawkins s'allongea et ferma les yeux.

McGregor avait un muscle qui sautait dans la joue droite. Il le frictionnait tout en regardant d'un oeil le regroupement des forces ennemies en vue d'une nouvelle attaque. Brusquement, toute la scène s'évanouit et il vit, avec une netteté à vous couper le souffle, les brumes monter des lacs de son enfance et la bruyère qui descendait des hauteurs rocheuses.

— Il n'y a pas ici de vert pareil à celui de l'Ecosse, dit-il sans s'être rendu compte qu'il allait parler tout haut.

— Ouais, dit doucement Wilson qui comprenait exactement ce que voulait dire McGregor.

Certains s'endormirent en attendant l'assaut suivant.

Il vint comme les deux précédents, de toutes les directions et, une fois encore, les hommes d'Alamo tirèrent de leurs corps torturés, les forces nécessaires pour y faire front.

Un second canon avait été amené pour couvrir la brèche du mur nord. Il fut placé près du premier, derrière les palissades de la plaza. Là aussi se trouvaient la plupart des braves de Gonzales : Johnny Kellog, Isaac Millsaps, John Cane, Galba Fuqua, âgé de seize ans, et tous les autres, et le lieutenant Kimbell, allongé parmi eux.

Une, troisième fois, le « deguello » réclama du sang.

Cette fois, ils arrivaient sans un cri, menaçants, acharnés, en hommes qui savaient que les premiers d'entre eux allaient mourir. Derrière eux, pareils à des chacals souriants, les cavaliers attendaient ceux qui tenteraient de quitter le champ de bataille trempé de sang.

Travis était derrière la pièce de huit. Elle cracha par trois fois la mort dans les rangs mexicains avant que le flot humain fût si près qu'on ne pouvait plus faire reculer la pièce pour les toucher.

Les hommes de Gonzales et ceux des plates-formes de tir, tout au long des murs, abattaient par escouades les soldats en habit bleu dès qu'ils arrivaient à portée de fusil et les deux canons des palissades lançaient leur mitraille à travers la brèche avec des hurlements de rage. L'extrémité nord tenait bon. Ceux qui essayaient de franchir l'amoncellement de décombres tombaient parmi les cailloux.

Pour la troisième fois, l'assaut hésita.

C'est alors que ceux qui avaient attaqué de l'est et de l'ouest suivirent leurs ordres et leurs officiers passèrent sur le côté nord d'Alamo pour ajouter deux colonnes au poids déjà écrasant du Bataillon de Toluca qui supportait jusque-là toute la charge de l'attaque. Des renforts intervenirent aussi.

Le sergent Panfilio Olid, qui attendait avec ses cavaliers, vit alors clairement ce qui se passa. Entraînée par le propre poids de sa masse, la charge fut emportée en avant, mais, doux Jésus ! ils se tuaient les uns les autres, ces fantassins, ils tiraient tout en courant, sous le coup de la peur et de l'excitation, sous l'effet aussi du « deguello » qui leur martelait les tympans. C'étaient des hommes qui n'avaient pas une grande habitude des mousquets. Les derniers rangs tiraient trop bas, dans le dos de leurs camarades, et certains, parmi ceux qui s'écrasaient aux premiers rangs, tiraient également au hasard et abattaient des hommes du Bataillon de Toluca.

« Ce n'était pas assez de se faire massacrer par les Américains, pensa Panfilio, il fallait encore qu'ils se tuent les uns les autres. »

C'était ça, l'infanterie.

Des échelles furent dressées contre le mur, à l'ouest de la brèche, quinze pour le moins, et des hommes furent littéralement poussés contre elles, pour commencer à les graver. Dès que leurs têtes dépassaient le faite du mur, les grimpeurs momentanément sans défense dans le rétablissement qu'ils devaient faire, étaient tués immédiatement. Ils retombaient en arrière et venaient s'écraser sur ceux qui montaient derrière eux. Mais ils étaient nombreux et ils étaient braves. Ils faisaient sans cesse de nouvelles tentatives. Bourne et les autres, postés sur les plates-formes, les tuaient à coups de carabines, à coups de pistolets, à coups de crosses, et enfin à coups de pierres quand les crosses se brisaient.

Des hommes vêtus de peau de daim les tuaient à coups de tomahawks ou bien les éventraient avec de longs couteaux. Quelques soldats atteignirent le faite du mur, mais n'en réchappèrent pas.

Se pencher pour tirer dans la masse humaine qui se pressait contre le mur signifiait la mort pour tout défenseur qui tentait le coup : des centaines de balles de mousquet montaient, drues comme grêle, vers tout Texan qui osait se montrer. Pat Herndon, Domingo Losoyo et Andres Nava moururent ainsi, poussés par leur soif de sang.

Bourne survécut parce qu'il savait où se trouvait l'une des échelles. Il se concentra sur cette cible unique et abattit tout ce qui passa la tête par-dessus le mur.

Travis abandonna le canon de la plate-forme. Il n'avait plus de poudre et, de toute façon, on ne pouvait plus le servir avec le feu roulant de mousquets qui se concentrait sur lui. Il alla vers l'une des pièces des palissades. D'un rapide coup d'œil, il saisit la situation. Au nord, ils tenaient. Pour Dieu et pour le Texas, ils tenaient ! Il vit qu'une terrible lutte se déroulait sur le toit du bâtiment sud ; mais à ce même moment, les défenseurs nettoyaient le toit de tout soldat.

La barricade n'avait pas été franchie. Il entendait les pièces de quatre rugir la haine et la destruction. Le mur ouest tenait toujours, bien que ses défenseurs fussent moins

Le DÉMON des CARNAVALS



nombreux : certains d'entre eux s'étaient précipités, le long du toit, vers l'angle nord, pour aider à défendre la brèche.

A partir de la cour de l'église, le mur est était le point le plus solide d'Alamo, avec ses longs bâtiments à un étage, la cour du couvent par derrière et, au nord, sa ligne serrée de plates-formes de tir, depuis les bâtiments jusqu'à la brèche.

Après cet unique regard, Travis ne perdit pas davantage de temps sur les défenses du côté est. Il déchargea sa carabine dans la masse humaine qui donnait l'assaut à la brèche et cria :

— Il faut leur en faire voir de toutes les couleurs, les gars !

C'était exactement ce qu'ils faisaient, les gars, les canonniers à leurs pièces, les terribles combattants de Gonzales et les tireurs qui avaient abandonné le mur est pour venir à la rescousse de ceux qui défendaient les barricades — et ce faisant, sans le savoir, ils avaient créé un point dangereusement faible.

Mark Hawkins et le sergent Hersee avaient bien essayé, sur le toit des bâtiments ouest, d'empêcher les défenseurs de passer au nord.

— Restez à vos postes ! avaient-ils crié.

Mais le gros de l'action se déroulait au nord, tandis que l'assaut contre le mur ouest s'était brusquement réduit d'une façon inattendue. Ainsi, trop de combattants passèrent au mur nord, alors que, dès le début, ils n'étaient déjà pas assez nombreux.

Quand les deux shakos s'élevèrent au-dessus du mur ouest, Hawkins et les quelques défenseurs qui restaient là envoyèrent choir leurs propriétaires sur ceux qui les suivaient. Mais les shakos se dressaient de plus en plus nombreux.

Du mur nord, Billy Wells, Wilson et quelques autres comprirent ce qui se passait et revinrent en courant. Avec leurs armes, avec des planches, des couteaux, des pierres, ils repoussèrent les grimpeurs. Ils tinrent ce mur en repérant les endroits où des échelles avaient été dressées et en abattant sauvagement tout homme qui essayait de monter sur leur toit.

Puis Hawkins trouva le temps pour mettre le feu à la première de ses bombes.

Il la lança par-dessus bord, à l'endroit où il savait qu'une échelle s'appuyait au mur. Elle n'explosa pas. Mais les deux autres éclatèrent et la poudre avait beau être vieille et sale, les hurlements et les gémissements qui suivirent les explosions lui apprirent qu'il n'avait pas perdu son temps.

McGregor tira à bout portant sur le visage résolu d'un capitaine qui venait d'apparaître au-dessus du toit, accroché d'une main au rebord et levant un pistolet dans l'autre.

— A toi le suivant, Hawkins, cria-t-il en rechargeant ses pistolets.

« Nous les avons contenus pour la troisième fois ! » se dit Travis. Ils commençaient à refluer devant la brèche. S'ils reculaient cette fois encore, il doutait fort que leurs officiers pussent les regrouper à nouveau.

C'est alors qu'il vit la faille fatale, sur le mur est, au nord de l'angle des longs bâtiments. Trop d'hommes avaient quitté leurs postes. Trop d'échelles avaient été dressées. Les Mexicains étaient sur le mur, ils arrivaient, ils repoussaient les quelques défenseurs ou les tuaient à la baïonnette.

Travis frappa sur l'épaule du lieutenant Kimbell et fit un geste. Kimbell rampa le long des parapets, arrachant les hommes à leur concentration sur la brèche et leur ordonnant de tirer sur cette nouvelle menace.

Pendant peut-être un minute, le sort d'Alamo fut en suspens. Kimbell tomba, une balle de mousquet en plein cœur. Isaac Millsaps tomba en voulant remplacer le lieutenant. Malgré tout, l'angle nord aurait pu tenir un peu plus longtemps. Mais les défenseurs n'étaient pas assez nombreux et les Mexicains continuaient à franchir le mur. De chaque échelle jaillissaient des hommes. Ils étaient enfin à l'intérieur du fort. Ils tenaient les hommes des parapets sous leur feu, par derrière et sur les côtés. Les canonniers commençaient à tomber.

Le feu qui couvrait la brèche s'affaiblit. Les baïonnettes étincelaient à mesure que les habits bleus passaient en trébuchant par-dessus les corps de leurs propres morts. Quelques-uns, parmi les premiers arrivés, moururent, mais il en venait de plus en plus. Pareils à des moutons franchissant

une barrière basse, les Mexicains passaient par-dessus le mur nord écroulé. Ils tenaient alors à leur merci les hommes postés sur le toit du bâtiment ouest.

Visages hurlants. Ceintures à croix blanche. Le soleil sur les baïonnettes étincelantes. Les mousquets crachant le feu. Toute la haine encore enflammée par les longs jours de tentatives inutiles. Un nombre d'hommes écrasant.

Et le « deguello » criant au feu et à la mort.

Le colonel Travis vit arriver la fin. Il sortit sa bonne épée luisante. Il l'éleva dans ses deux mains et la brisa sur le canon brûlant avant de la jeter sur la masse déchainée. Il tira son pistolet.

Il ne vécut pas assez longtemps pour être témoin de la partie la plus sanglante de toute la bataille.

CHAPITRE XXI

Ce furent ensuite les défenses de l'ouest qui cédèrent. Ed Nelson et Charlie Haskell tombèrent pendant qu'ils rechargeaient leurs pistolets. En voyant du sang sur leurs dos, McGregor jeta derrière lui un regard surpris. Il comprit alors d'où venaient les balles de mousquet.

Toute l'extrémité nord de la plaza était perdue.

Certains défenseurs du mur ouest s'adonnaient si farouchement à la tâche de massacrer les grimpeurs d'échelles qu'il fallut les frapper violemment sur l'épaule et les retourner de force avant qu'ils saisissent ce qui se passait derrière eux. A ce moment ils se laissèrent tomber dans la plaza.

(A suivre.)

par STEVE FRAZEE

Traduit de l'anglais par Renée Tamière
Publié aux Éditions France-Empire



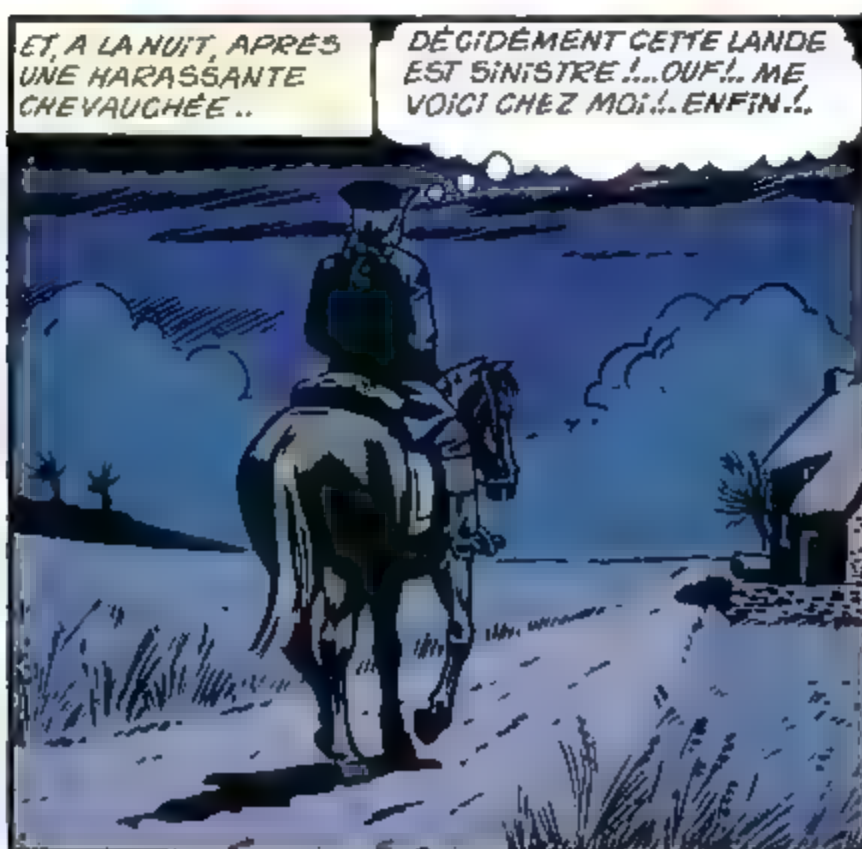
L'IBES

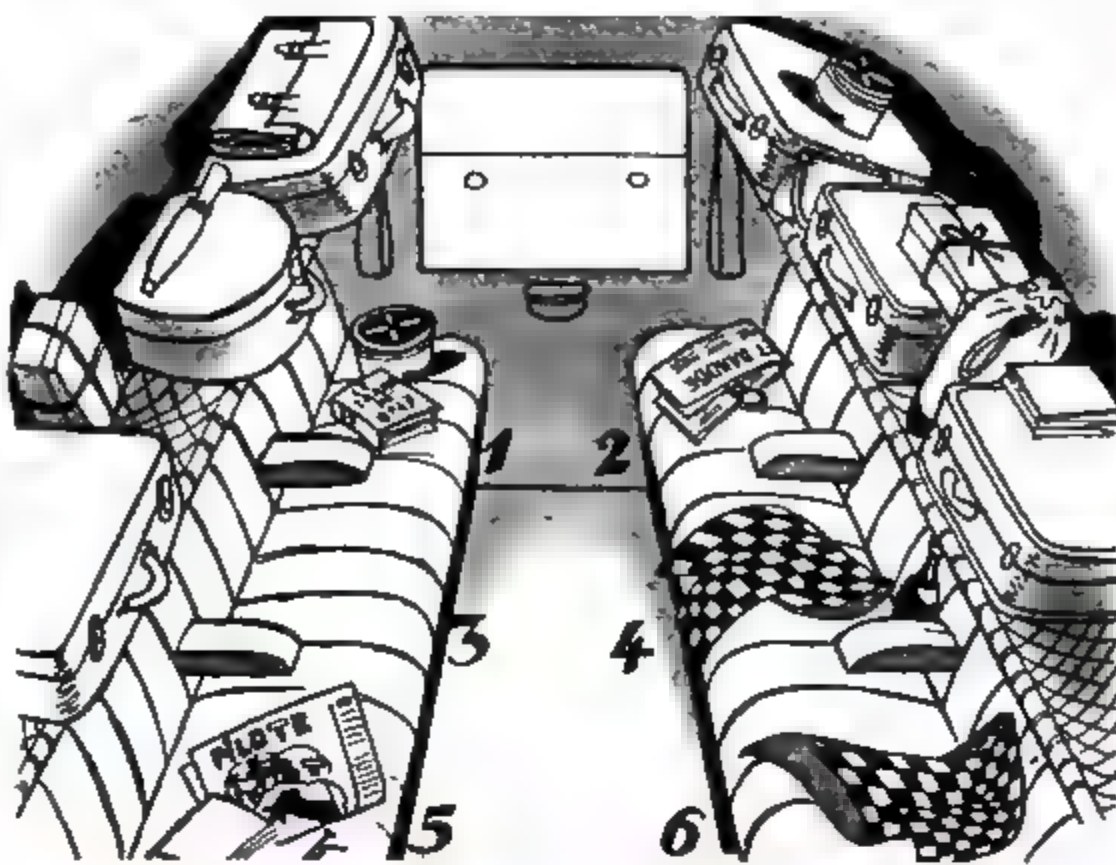
RESUME. — A Saint-Malo, retiré dans la lande, Eric, le fils de Barbe-Rouge, poursuit ardemment ses études. Le père Troadec lui apprend que sa maison est surveillée ; mais Eric part à Brest où il obtient brillamment son brevet de capitaine.



TEXTE : J.M. CHARLIER

DESSINS : V. HUBINON



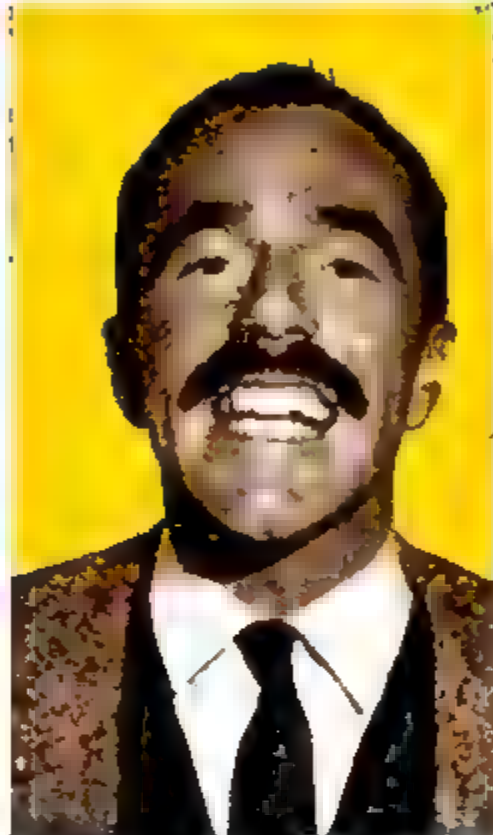
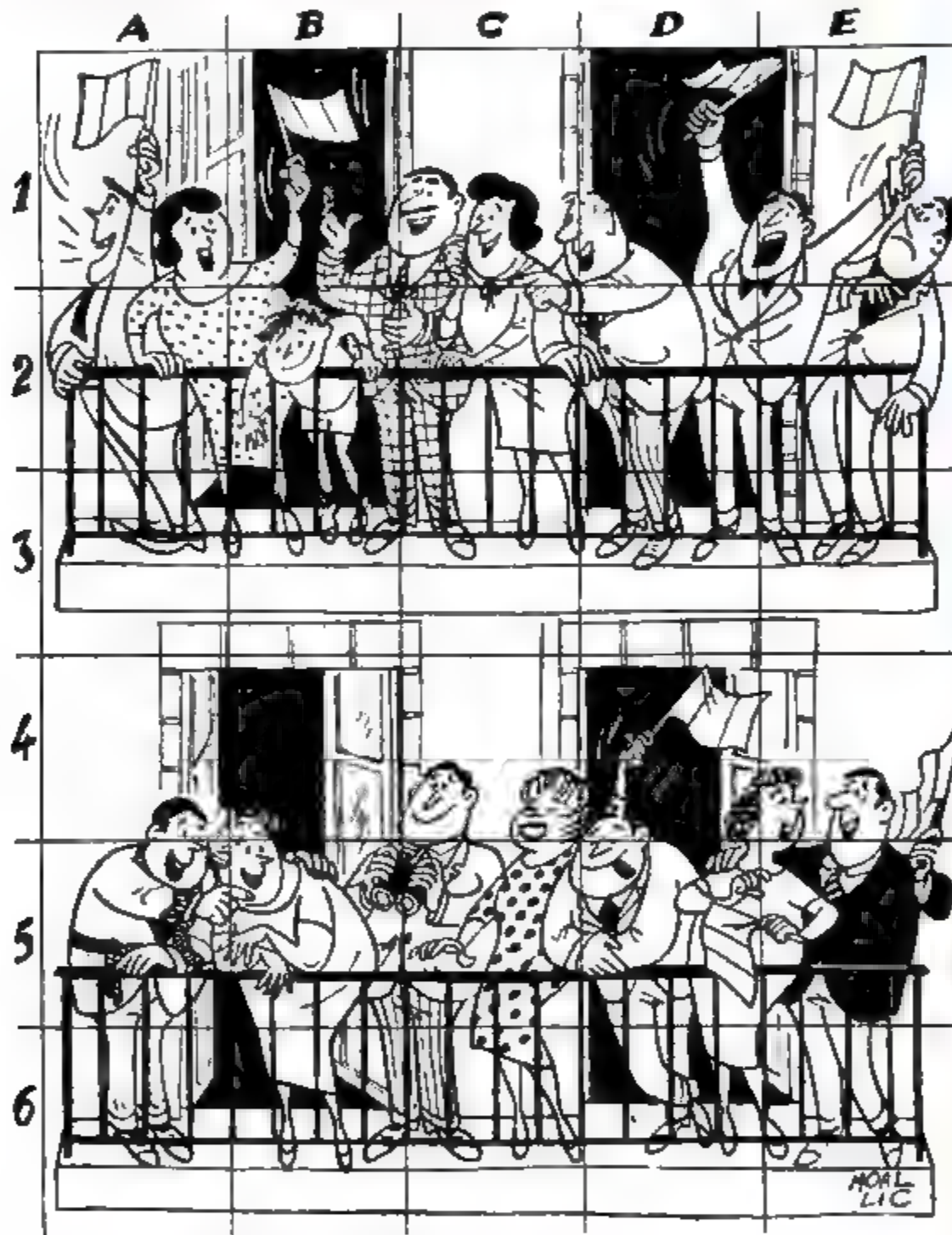


EN VOITURE

Devançons un peu les vacances et prenons place dans ce compartiment occupé déjà par six voyageurs. Pour le moment, ces six voyageurs sont au wagon-restaurant. En tenant compte de certains détails, vous devez être à même de déterminer la place qu'ils occupent respectivement dans le compartiment.

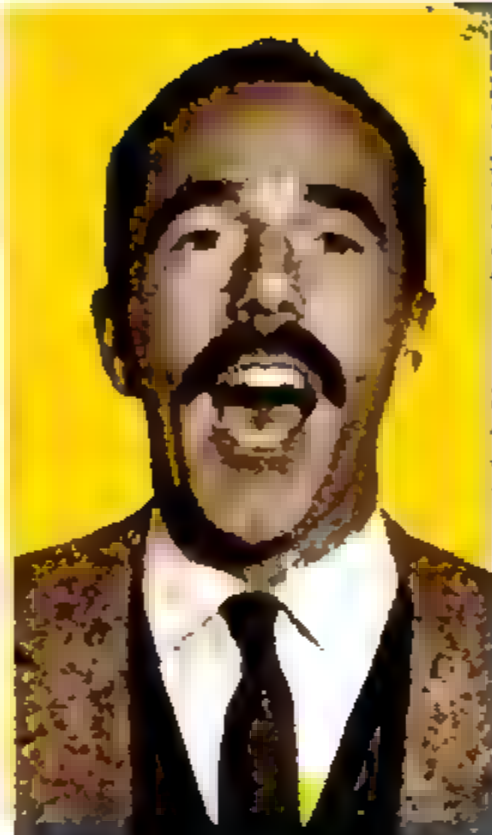
FÊTE NATIONALE

C'est le 14 juillet et les habitants de cette maison, en bons citoyens, se sont mis à la fenêtre pour applaudir le défilé. Mais regardez bien ce dessin et vous y trouverez une impossibilité. Dans quelle case la décelez-vous ?



QUE DIT-IL ?

Sur ces trois photos, Jean-



Paul Rouland se livre à un petit exercice de diction. En effet, on lui a toujours dit de bien articuler. Pour vérifier si sa diction est bonne, il



vous demande de remettre dans l'ordre ces trois photos. Elles représentent chacune une syllabe du mot : RO-BI-LIARD.

Vous retrouverez sur les antennes de Radio-Luxembourg :

- L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission « Carnet de Bal », tous les dimanches, à 20 h 40.
- Votre ami, Marcel Fort, tous les lundis à 20 h 55, pour le « Crochet radiophonique ».
- Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur Robillard, tous les jeudis dans votre émission « Pilote », de 13 h 30 à 14 h 30.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

LES GRANDES BATAILLES (LA PARTIE)

PAR L'ANGE

Tout comme les grandes batailles de l'histoire, il existe aux Échecs des parties qui sont restées fameuses. Grâce à la notation, il est possible de les rejouer. En voici une vieille de plus d'un siècle, considérée encore aujourd'hui, comme une des plus belles qui aient été jouées. Elle fut jouée à Londres en 1851 entre deux grands joueurs de l'époque, Anderssen et Kieseritzky. Anderssen peut être considéré comme le plus fort amateur de tous les temps. Nous allons essayer de vous expliquer cette partie par le simple bon sens du joueur débutant.

Blanc : Anderssen
Noir : Kieseritzky
1. P e2 — e4 P e7 — e5
2. P f2 — f4 P e5 × P f4

Dès les premières prises de position, blanc sacrifie un élément de son infanterie afin d'obtenir un centre dégagé où le reste de ses troupes va pouvoir se déployer rapidement. Ce sacrifice du Pion du Fou du Roi constitue ce qu'on appelle le Gambit du Roi. Si noir ne prend pas le Pion offert, c'est un gambit refusé. Ici, c'est un gambit accepté.

3. F f1 — c4 D d8 — h4 +
Afin de profiter au maximum de l'avantage acquis et avant que blanc ait eu le temps de construire un front puissant au centre, noir fait donner la Garde (la Dame) qui attaque brutalement sinon sagement.

4. R e1 — f1 P b7 — b5
A son tour, noir offre un

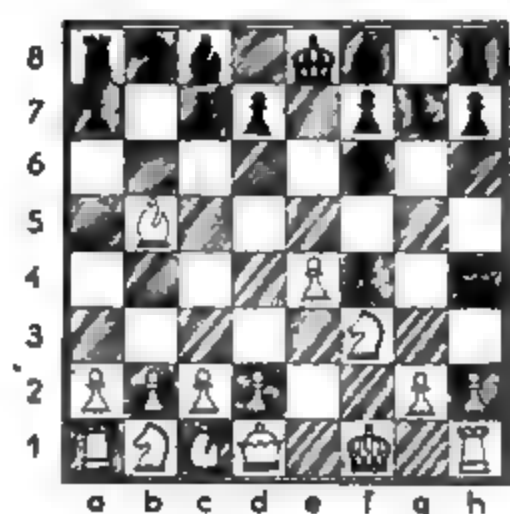
Pion, sacrifice destiné à la fois à déloger le Fou blanc de la diagonale a2—g8 et à permettre la sortie du Fou noir à b7 en vue d'appuyer l'attaque qui se dessine déjà sur l'aile droite de blanc.

5. F c4 × P b5 C g8 — f6

Tout en dégageant sa Cavalerie et préparant le petit Roque, noir menace le Pion blanc à e4 et amène des renforts en vue de l'attaque entamée par la Dame.

6. C g1 — f3 D h4 — h6 (Fig. 1)

Première et vive réaction de



blanc qui, tout en dégageant une pièce, menace la Dame noire et protège ainsi le Pion à e4.

7. P d2 — d3 C f6 — h5

En avançant le Pion Dame, blanc apporte un soutien au Pion à e4 et, en même temps, ouvre à son Fou la diagonale b1 — h7, menaçant directement le Pion noir à f6 et indirectement la Dame noire à h6. En avançant son Cavalier, noir protège le Pion et menace d'attaquer.

8. C f3 — h4 D h6 — g5

Tout en menaçant directement à la fois le Cavalier à h4 et le Fou à b5, la Dame noire entre de nouveau en jeu.

9. C h4 — f5 P e7 — c6

Soutenu par le Pion à e4, le Cavalier blanc protège le Fou à b5 et passe à l'attaque.

10. T h1 — g1 P c6 × F b5

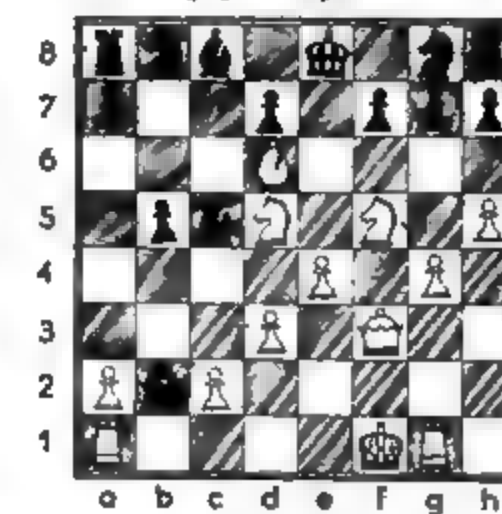
Nous allons voir que le Fou blanc a été froidement sacrifié pour une combinaison que nous allons suivre pas à pas.

11. P g2 — g4 C h5 — f6
12. P h2 — h4 D g5 — g6

La Dame noire s'est lancée en enfer ! L'armée blanche a repoussé la première furieuse attaque de noir, sa ligne de Pions est solide et le Pion noir « passé » ne pourra aller bien loin. Seul le Roi blanc semble bien découvert, mais noir ne pourra jamais profiter de cette faiblesse.

13. P h4 — h5 D g6 — g5

La sortie intempestive de la Dame se paye toujours si l'ad-





VICTOIRE SUR LE MONT BLANC

TEXTE : DESMURS

DESSINS : PASCAL

Horace Benedict de Saussure, géologue et physicien suisse, était célèbre par les voyages qu'il entreprit pour étudier la structure du globe. Il avait vingt ans en 1860 lorsqu'il vint pour la première fois au prieuré de Chamonix. Depuis le Brévent, il observa le Mont Blanc et comprit que ce sommet était le point idéal pour faire les meilleures observations géophysiques et météorologiques.

Alors, il promit une forte récompense à celui qui trouverait la route pour atteindre le sommet le plus haut de l'Europe, où il pourrait ensuite, lui, Bénédicte de Saussure, parvenir et calculer ce qui l'intéressait.



BENEDICT DE SAUSSURE

LE GUIDE JACQUES BALMAT

C'était un chasseur de chamois et un chercheur de cristal et d'améthystes. Il n'avait que 24 ans lorsqu'il décida de réaliser ses rêves de nombreuses nuits et d'atteindre cette « Toupinière Blanche » qui le hantait.

Balmat réussit son entreprise (on le verra ci-après). Plus tard, il fut le héros de nombreuses ascensions du Mont Blanc. Il espérait y trouver une mine d'or. C'est en courant après sa chimère qu'à l'âge de 72 ans, il disparut dans la montagne.

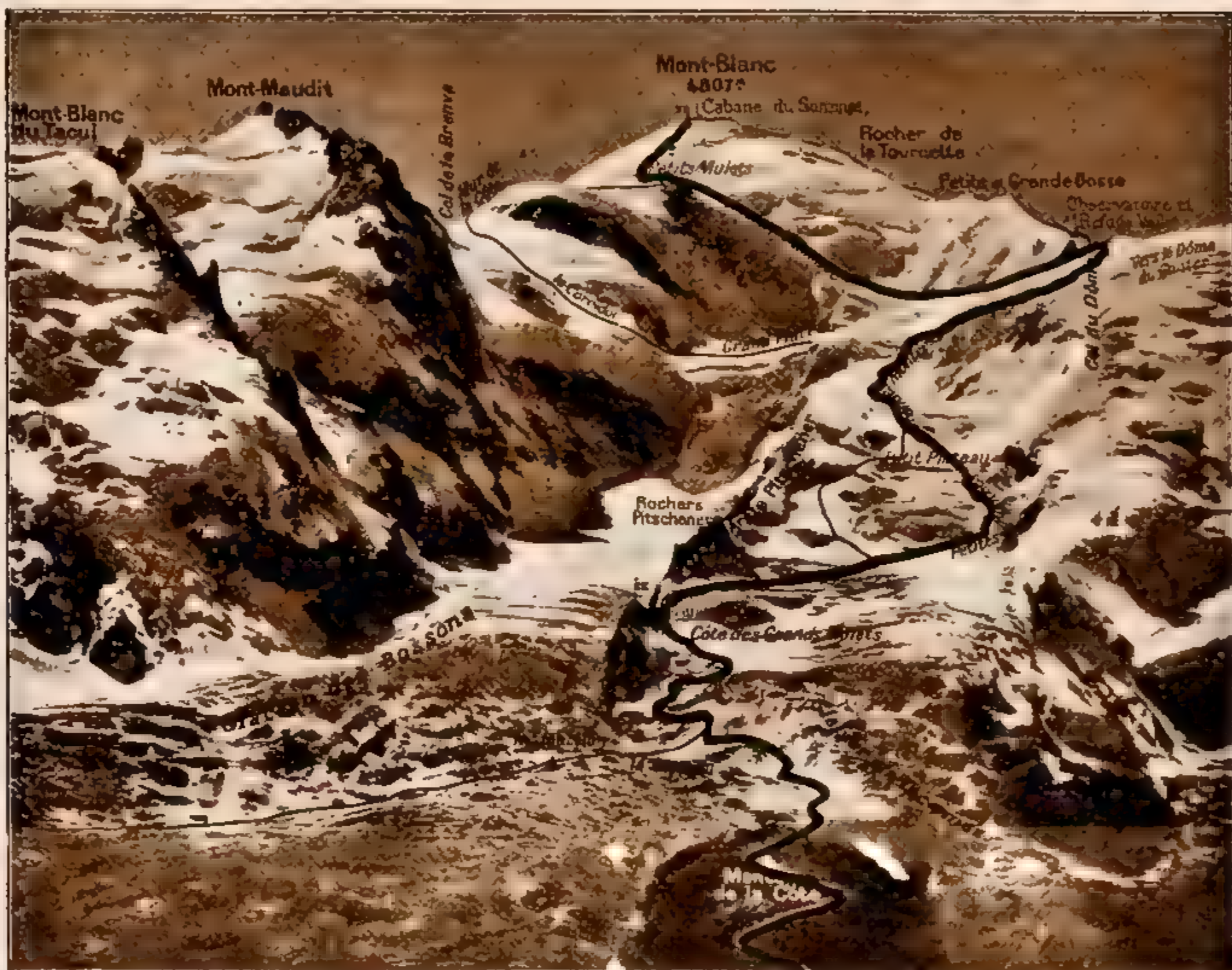
L'EXPLOIT DE BALMAT

En juin 1786, une caravane de guides de Chamonix avait tenté une première fois l'escalade du Mont-Blanc, par la montagne de la Côte, une autre colonne venant de Saint-Gervais. Toutes deux furent arrêtées par l'arête des Bosses. Mais Jacques Balmat, qui avait étudié leur route, ne redescendit pas. Il avait trouvé l'« astuce ». Le secret était simple : il faut coucher dans la montagne. Avant lui, aucun montagnard n'avait voulu tenter cette expérience. Les génies des Alpes ne l'auraient pas permis. Une nuit sur le Grand Plateau et Balmat put trouver sa route. Il était sûr de lui. Le mauvais temps l'empêcha d'arriver mais, surtout, pour faire valoir la conquête, il fallait être deux. Balmat revint à Chamonix. Il alla trouver le Dr Michel-Gabriel Paccard, du Prieuré de Chamonix et, le 7 août 1786, les deux hommes décidèrent d'attaquer la « Toupinière Blanche ».

La première escalade hivernale fut effectuée en 1876 par miss Straton, et la première ascension à skis fut accomplie en 1924, par Hugo Mylius, avec des guides skieurs de l'Oberland.

En 1855, on monta 15 fois au Mont-Blanc depuis Chamonix ; en 1865, 30 fois, en 1910, 100 fois, en 1926, 114.

Depuis, « faire le Mont-Blanc » est devenu presque une simple promenade.



Cette carte montre le chemin suivi par Balmat, le 7 août 1786. De Saussure atteignit à son tour le sommet le 2 août 1787. L'ancien passage fut abandonné en 1827 pour la route du corridor, plus longue, mais moins dangereuse. Le premier Français qui ait atteint la tête du colosse était un officier en demi-solde,

le comte Henri de Tilly, le 9 octobre 1834. Quatre ans après, le 4 septembre 1838, Mlle Henriette d'Angeville renouvela avec une ténacité rare, un exploit que Marie Paradis n'avait exécuté que partiellement en 1809. Ce n'est qu'en 1859 qu'une cordée atteignit le sommet par la voie des Bosses, aujourd'hui la plus fréquentée.



7 août 1786. — « Voilà votre sirop, mais je me demande bien ce que vont en faire deux gaillards comme vous. Il faut que vous montiez bien haut pour emporter cela. » (En effet, le vin ou l'eau-de-vie étaient trop forts pour un tel voyage.) Balmat engagea la marchande à regarder le lendemain, à neuf heures du côté du dôme du Goûter.



A cinq heures du soir, les deux hommes quittèrent Chamonix. Pour ne pas éveiller les soupçons, chacun partit sur une rive différente de l'Arve. Ils se réunirent au village de la Côte, en bas de la montagne qui sépare le glacier des Bosses de celui de Tacconnaz. Puis ils se mirent à grimper afin de pouvoir passer la nuit au sommet de la côte.



Balmat avait emporté une couverture. Il en enveloppa le docteur et s'endormit à côté de lui. Le 8 août 1786, « le soleil se leva sans nuages, sans brouillard, beau et brillant ». Le guide réveilla Paccard. Un quart d'heure plus tard, ils étaient sur le glacier de Tacconnaz, dans la direction des Grands-Mulets. Le vent s'était levé, très vif.



Soudain, un coup d'air plus violent enleva le chapeau du docteur. « Il faut en faire son deuil, docteur, dit Balmat. Nous ne le reverrons jamais. Il s'en va vers le Piémont ! Bon voyage ! » Mais le vent s'accroissait encore, emportant des tourbillons de neige gros comme des chalets. Les deux hommes se mirent à plat ventre quelque temps.



Mais Balmat pensait au rendez-vous avec la marchande. Il se releva et marcha vers le col du Gouter. Paccard ne consentit à le suivre qu'à quatre pattes. Ils arrivèrent à une pointe d'où l'on découvrait le village. Une considération d'amour-propre détermina le docteur à se remettre sur ses jambes. Puis Jacques Balmat sortit sa lorgnette de sa poche.



Tout en bas, le guide distingua un rassemblement d'une cinquantaine de personnes qui se disputaient les lunettes d'approche. Chamonix avait reconnu les deux hommes. La grande redingote du docteur faisait une tâche facile à repérer. Ceux de la vallée firent des signes avec leurs chapeaux. Balmat y répondit avec le sien. Paccard agita un mouchoir.



Mais le docteur était épuisé. Le guide lui conseilla « de se tenir le plus chaudement possible et de se donner du mouvement ». Il lui laissa la bouteille et continua seul l'ascension, pendant que Paccard, au lieu de battre la semelle, s'asseyait le dos au vent, ce qui était une précaution. Mais cela ne suffisait pas pour lutter contre l'engourdissement



Balmat montait ; l'air devenait de moins en moins respirable. Il était obligé de s'arrêter tous les dix pas. Il prit son mouchoir et le nous sur sa bouche. Il marchait le front baissé. Soudain, il releva la tête. Il était enfin arrivé au sommet du Mont Blanc. Balmat mit alors son chapeau au bout de son bâton et l'agita avec exaltation, en criant sa joie.



Mais Balmat pensait à Paccard. Il descendit jusqu'à lui le plus rapidement possible, le trouva prostré, la tête entre les jambes, lui dit qu'il était parvenu au haut du Mont Blanc. Paccard ne répondit que pour demander où il pourrait se coucher. Mais le guide voulait que son compagnon montât au sommet puisqu'il était venu pour cela.



Il lui fit faire quelques pas ; la circulation du sang se rétablit un peu. Paccard lui demanda s'il n'aurait pas d'autres gants semblables aux siens. C'étaient des moufles en poil de lièvre que Balmat s'était fait faire pour cette aventure. Jacques Balmat hésita un moment car il n'en avait point d'autres. Puis il enleva un gant et le donna au docteur.



Il était plus de six heures du soir quand les deux hommes, l'un soutenant l'autre, parvinrent au sommet du Mont Blanc. Paccard ne voyait rien. Balmat lui décrivait tout ce qu'il voyait. A sept heures du soir, ils se mirent à redescendre. Ils n'avaient plus que deux heures et demie de jour. Balmat tirait, poussait, portait même le docteur.



A onze heures, ils quittèrent les glaces. Ils s'arrêtèrent ; le docteur fut enveloppé dans la couverture. Ses mains étaient gelées. Celle de Balmat qui ne portait plus de moufle était dans le même état. Ils les frottèrent avec de la neige. Le sang et la chaleur revinrent. Les deux hommes se serrèrent à l'abri d'un rocher et, épuisés, ils s'endormirent.



« C'est drôle, Balmat, j'entends chanter les oiseaux et je ne vois pas le jour. » Paccard venait de réveiller son compagnon. Celui-ci observa que le docteur avait pourtant les yeux bien ouverts. Il lui apporta de la neige dont il se frotta les paupières. Cette opération ne donna aucun résultat. Paccard était aveugle, au moins temporairement.



« Alors, Balmat, comment vais-je faire pour descendre ? — Prenez la bretelle de mon sac et marchez derrière moi. » C'est ainsi que les deux héros regagnèrent la vallée, l'un servant de chien d'aveugle à l'autre. Paccard s'en alla à la recherche de sa maison en tâtonnant avec son bâton. Balmat rentra chez lui où sa femme, inquiète, l'attendait.



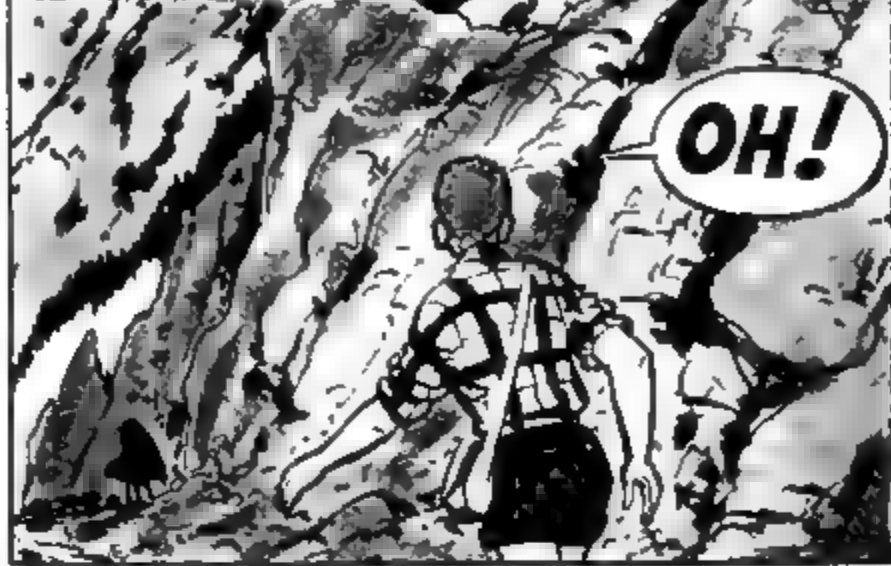
Balmat se regarda dans une glace. Il ne se reconnut pas. Il avait les yeux rouges, la figure noire, les lèvres bleues. S'il riait ou baillait, le sang lui jaillissait des lèvres ou des joues. Il n'y voyait plus qu'à l'ombre. Quatre jours plus tard, les deux hommes allaient bien et Balmat partit pour Genève annoncer leur victoire à M. Bénédicte de Saussure.

DANS UN ÉTROIT DÉFILÉ ÉTRANGLÉ ENTRE LE LAC ET UNE ENORME FALAISE À PIC, JACQUES LE GALL VIENT D'APERCEVOIR LE BERGER EN TRAIN D'ABREUVER SES BÊTES...



RUDI !
OHÉ, RUDI !!!

MAIS Soudain, JACQUES S'ARRÊTE, PÉTRIFIÉ D'ÉPOUVANTE... AU SOMMET DE LA PARDI ROCHUEUSE, DEUX SILHOUETTES MENAÇANTES VIENNENT DE SURCH.



OH!



EUX !... CE SONT EUX... LES FAUX POLICIERS, LES ASSASSINS DE VON LUTZEN ! LES TUEURS QUI M'ONT ASSIÉGÉ DANS LE CHALET !...



MAIS LES APPELS DE JACQUES ONT DONNÉ L'ÉVEIL AUX MISÉRABLES...
TEUFFEL !... J'AI REGARDÉ ! ENCORE CE DAMNÉ GAMIN !... VITE !... IL VA ALERTER LE VIEUX ET TOUT FAIRE RATER ! DÉCLENCHE LE DÉTONATEUR...



L'UN DES HOMMES A BONDÉ VERS UNE PROFONDE ANFRACUOSITÉ Y PLONGE LA MAIN...

DÉTONATEUR ENCLENCÉ ! EN ARRIÈRE ! VITE ! A PLAT VENTRE !...



?! ÇA ALORS !... ILS SE SAUVENT... ILS ONT DISPARU... QUE PEUVENT-ILS BIEN MANIGANCER ! ILS DOIVENT CHERCHER UN CHEMIN POUR DESCENDRE !... IL FAUT QUE JE LES GAGNE DE VITESSE !... HO, RUDI !

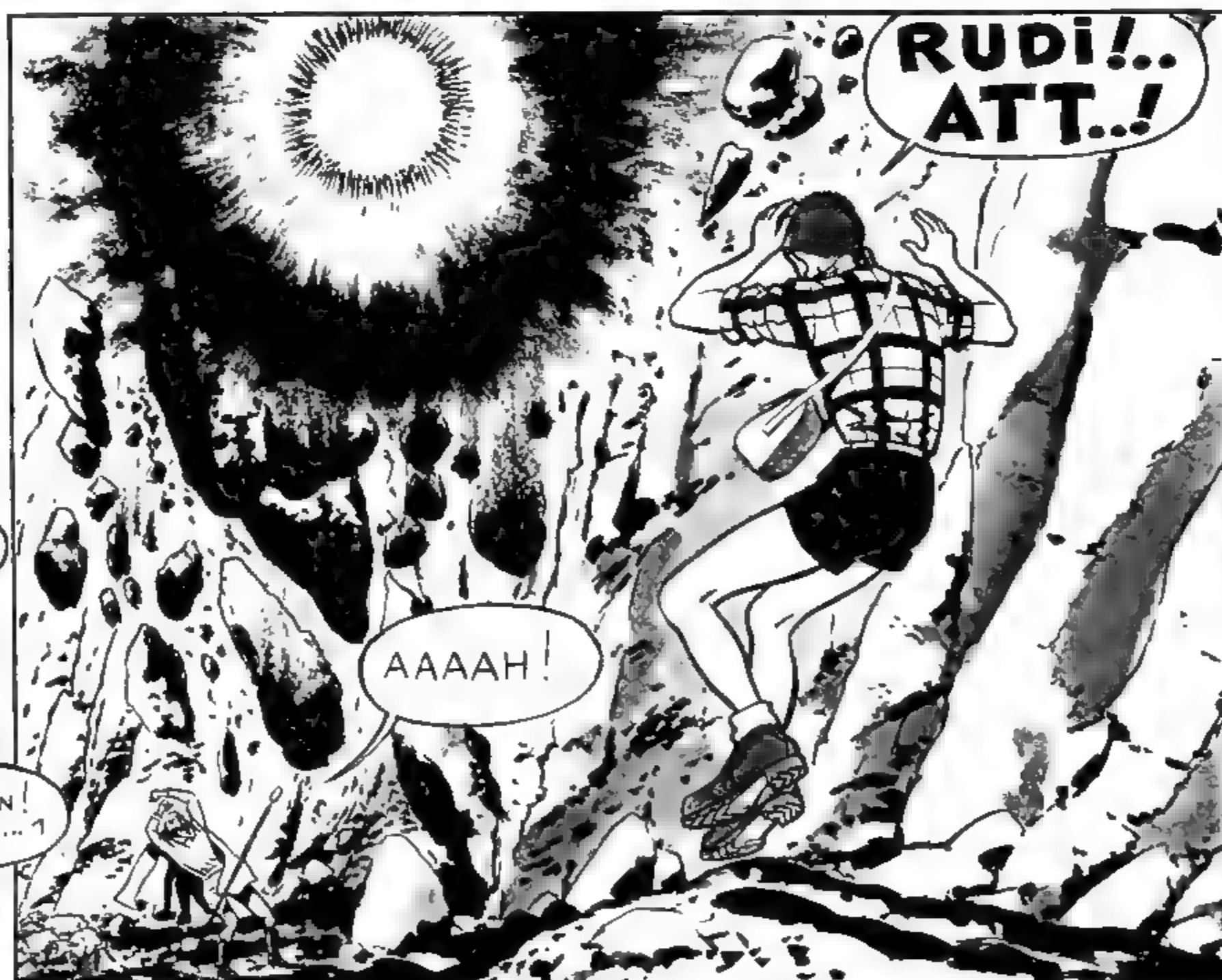
?!



POURQUOI QUE CET IMBÉCILE DE RUDI NE BOUGE PAS ET ATTENDE, LE GAMIN SUR PLACE !

BAH !... LA ROCHE EST POURRIE ET IL Y A ASSEZ DE PLASTIC POUR FAIRE SAUTER LA FALAISE SUR UNE BONNE LONGUEUR.

ATTENTION ! 5.4.3.2... 1



RUDI !.. ATT..!

AAAAH !



RUDI !... RUDI !!!

TIRE ! TIRE !...



ÇA VA BOUILLIR

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Suspectée, elle s'enfuit avec Zappy Max rejoindre le colonel Dordogne auquel elle remet les numéros de téléphone d'où parvenaient les ordres du Tonneau.



Pilote

N°88
29 JUIN 1961

Troisième année

HEBDOMADAIRE

France 0,80 NF

Belgique 10 Fr. B.

Suisse 0,80 Fr. S.



DANS CE NUMÉRO :

**UN
PEAU-ROUGE
A PARIS**

et

2

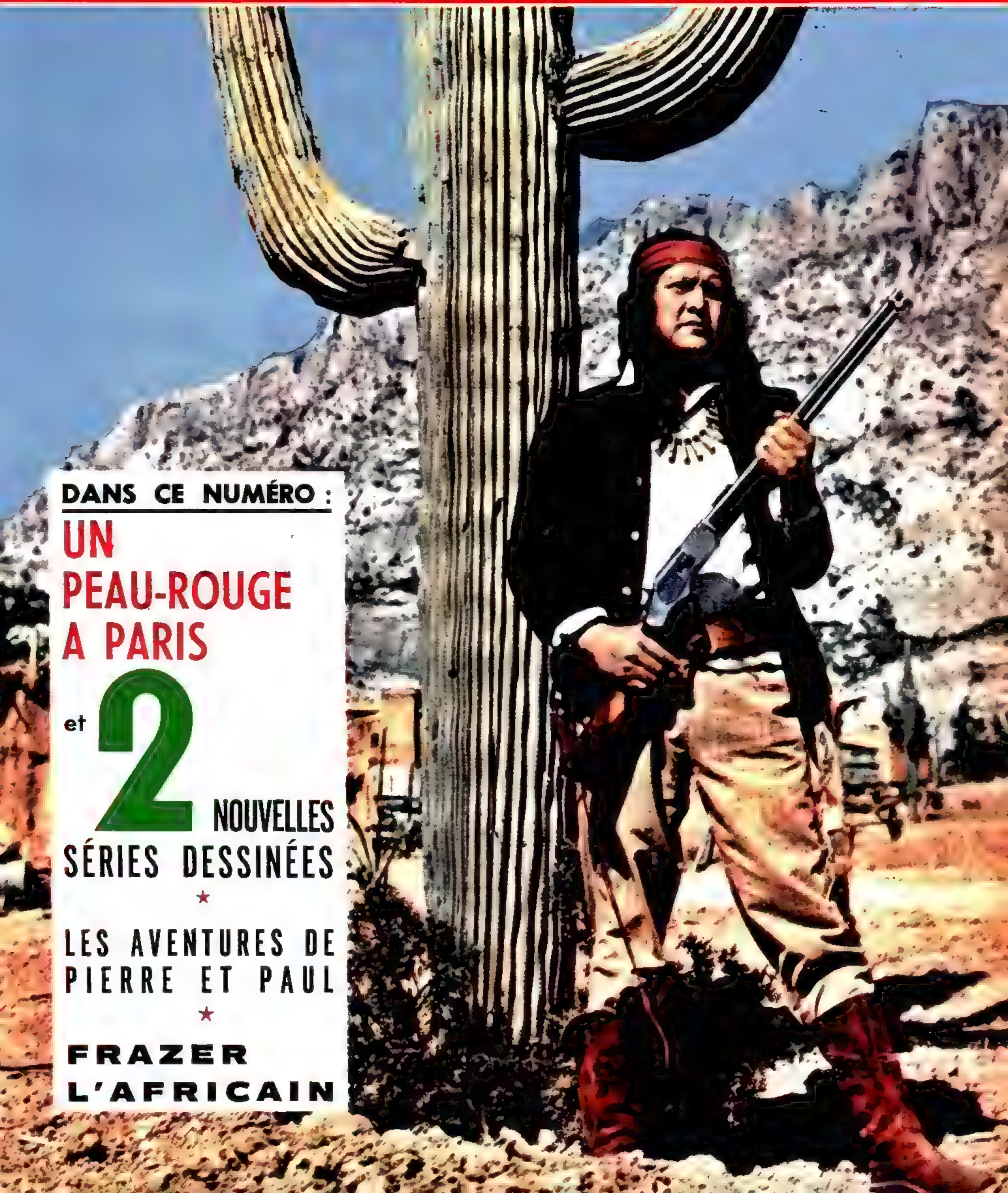
NOUVELLES
SÉRIES DESSINÉES



LES AVENTURES DE
PIERRE ET PAUL



**FRAZER
L'AFRICAIN**





L'AUTEUR DE BECASSINE



Dans notre PILOTE n° 85, Remo Forlani vous a conté la naissance de l'illustre Becassine, créée par la plume de Maurice Langueau (dit Caumery) et par le pinceau de Jean-Pierre Pinchon. Nous avons tenu à publier la photographie de ce célèbre dessinateur, document que nous n'avions pu nous procurer, hélas, pour le bouclage de notre numéro du 8 juin.

UN ANNONCEUR ANONYME

De « ? » 19, boulevard Sébastopol.
« Je vous serais reconnaissant de faire paraître cette annonce :
Vends cartable d'enfant 25 NF, cuir presque neuf.
Veuillez, s'il vous plaît, me dire la somme à régler et si je peux envoyer des timbres-poste ? »

Ni nom, ni prénom, ni ville... Ce lecteur étourdi se reconnaîtra-t-il ? ATTENTION, amis lecteurs, beaucoup d'entre vous sont dans ce cas. Vous êtes nombreux à oublier de préciser soit votre nom, soit votre adresse. Quelquefois, nous parvenons, à l'aide des tampons postaux figurant sur vos enveloppes, à situer votre ville. Mais sans votre nom, que faire ? Nous insistons tout particulièrement auprès de vous pour que nom et adresse complète figurent sur votre lettre même, écrits très lisiblement !

LYAUTEY L'AFRICAIN

De M. CABESOT, BADEN-BADEN.

« Elève de sciences expérimentales, candidat à la seconde partie du baccalauréat, c'est à ce titre que je vous adresse mes félicitations pour un journal réellement digne d'intérêt. J'ai passé les épreuves de Géographie et d'Histoire cet après-midi. Or, l'une des deux questions obligatoires d'Histoire était formulée ainsi : « Lyautey ». Comment ne pas se souvenir de votre article : « Lyautey l'Africain », du n° 81 de votre journal ? J'en ai tiré un grand profit et c'est pour cela que j'éprouve le besoin de vous témoigner ma gratitude. De façon générale, d'ailleurs, ce genre d'articles est vraiment excellent ; ainsi la « Bataille de la Marne » (encore un sujet de classes terminales)... Encore une fois, merci !

Nous souhaitons vivement que M. Cabesot, à l'aide de notre documentation, ait réussi brillamment l'épreuve Histoire !

LE RECUEIL PILOTE N° 4 A PARU

Une bonne nouvelle ! Dès le 26 juin, nos fidèles lecteurs pourront se procurer chez leur libraire habituel le recueil n° 4 de notre journal. Son prix de vente a été fixé à 7,50 NF. Vite, retenez dès maintenant ce livre géant de 416 pages que vous voudrez tous posséder. Vous y retrouverez tous les héros de nos bandes dessinées, tous nos reportages exclusifs, et enfin nos fameux « Pilotes » !



La France est un pays jeune par la moyenne d'âge de ses habitants. Sept millions de Français sont âgés de sept à dix-huit ans. Ces sept millions d'enfants et de jeunes gens, dont le nombre équivaut à peu près à celui des habitants du département de la Seine, seront prêts à partir en vacances lorsque vous lirez ces lignes.

Comment les jeunes Français organisent-ils leur congé d'été ? Un million d'entre eux d'abord ignorent la définition exacte du mot vacances auquel on pense dès Pâques. Ce sont les jeunes paysans qui ne quitteront pas les fermes de leurs parents et les petits citadins dont les familles ne peuvent assurer le financement d'un départ vers la mer, la montagne ou la campagne.

Les premiers profiteront de leurs loisirs pour aider leurs parents à la moisson, au battage des blés. Les seconds essaieront d'imaginer sur un stade ou dans un square qu'ils sont en Haute-Savoie ou sur la Côte d'Azur.

Il ne reste donc que six millions d'étudiants, petits ou grands, qui vont, durant un mois, regagner les couleurs perdues dans l'air malsain des villes.

FEU VERT POUR

Six millions de garçons et filles avides de distraction, d'exploits sportifs, de soleil. Pas exactement six millions, d'ailleurs, car des statistiques très officielles nous disent que cent mille d'entre eux iront préparer un examen de passage ou un bachelat raté dans une institution spécialisée.

Après cette série de soustractions, nous obtenons enfin le chiffre de cinq millions neuf cent mille.

Vous êtes cinq millions neuf cent mille qui allez partir en grandes vacances. Deux millions cinq cent mille n'ont pas quatorze ans. Pour ceux-là, pas de problème, ils suivent à peu près obligatoirement leurs parents. Dans quelques années, ils pourront faire des projets personnels, mais pour l'instant, leurs papas décident où ils iront oublier momentanément les règles de la géométrie et de la grammaire française. Et les autres, direz-vous : les trois millions quatre cent mille autres jeunes Français dont l'âge varie entre quatorze et dix-huit ans ? Que vont-ils faire ?

La majorité restera assise en famille, mais beaucoup manifesteront leur indépendance en partant seuls ou avec quelques camarades, à la découverte d'une merveilleuse aventure.

Un millions de jeunes Français vont camper cet été. Les scouts préfèrent la Bretagne et le centre de la France, les autres le Pays basque et surtout la Côte d'Azur. Deux cent mille campeurs franchiront nos frontières pour aller planter leurs tentes en Italie, en Espagne, en Allemagne, en Autriche,

et même dans les pays scandinaves.

Les vacances à l'étranger peuvent aussi avoir leur caractère scolaire grâce aux échanges universitaires. Un peu plus de cent mille jeunes gens dont la moyenne d'âge est seize ans iront apprendre l'anglais à Londres ou en Ecosse, ou l'allemand en Bavière ou en Westphalie.

Généralement, le jeune lycéen ou l'étudiant entre en relations avec un correspondant ou une correspondante d'un âge et d'un milieu social en rapport avec les siens.

Sa famille s'engage à recevoir ce dernier en France dans des conditions équivalentes en jouant sur les décalages des vacances scolaires d'un pays à un autre.

Tous ces jeunes « vacanciers » (eh oui, vous allez devenir pour un mois ou deux des « vacanciers ») pratiqueront de nombreux sports. La natation vient en tête, bientôt suivie des sports de plage : volley-ball, hand-ball. En quatrième position, et ceci ne manquera pas de vous surprendre, on trouve le ping-pong.

DEUX SPORTS NOUVEAUX

Cette année, deux sports nouveaux ont fait leur apparition sur certaines plages : le bowling et le karting. Biarritz et Cannes possèdent des pistes de karting où vous pourrez croire pendant quelques minutes que vous êtes Fangio ou Gendebien.

Mais peut-être faites-vous partie de la catégorie des indécis. Vous voulez



HOMME VOLE !

VOLER, franchir les obstacles avec la légèreté d'un oiseau : quel homme n'a pas fait ce rêve. Depuis le 8 juin dernier, c'est devenu une réalité.

A Fort Eustis (Virginie) un jeune ingénieur de 27 ans, Harold M. Graham, s'est élevé tranquillement au-dessus de la foule stupéfaite et après avoir viré-volté avec légèreté et franchi d'un bond un camion en stationnement, il s'est reposé au milieu des acclamations.

La « ceinture-fusée » se compose d'un propulseur à deux réacteurs à peroxyde d'hydrogène monté sur une armature rigide en verre moulé qui s'adapte au dos du nouvel Icare. L'engin se commande à l'aide d'un manche style poignée de motocyclette qui permet de réduire ou d'augmenter les gaz et de modifier l'orientation du jet des réacteurs.

Ce moyen de locomotion pèse 40 kg et franchit 100 m à 50 km/h.



LE SORCIER DE

PHIL HILL enlève le grand prix de Belgique devant son coéquipier Van Trips, Ginther et Gendebien. Les quatre hommes pilotaient des Ferrari Formule 1. Après le succès Ferrari au Mans, après tous les autres grands prix, nous nous sommes posé la question : quelle est donc cette voiture-miracle ?

FERRARI à Sebring, Ferrari à la Targa Florio, Ferrari au Mans ! La célèbre marque court et gagne partout ; elle est en tête du Championnat mondial des constructeurs. Les Italiens sont heureux : le miracle Ferrari continue, et ses manifestations 1961 sont plus éclatantes et glorieuses que jamais.

Qui est Enzo Ferrari, qu'on a appelé le seigneur ou le sorcier de Maranello ? Et que sont ces voitures pour milliardaires épris de vitesse, dont les prototypes raflent les premiers prix sur toutes les pistes et tous les circuits ? C'est pour l'apprendre que Roger Frankeur a fait pour « Pilote » le voyage à Maranello (près Modène), où sont fabriqués les prodigieux « racers » dont l'écusson est un mystérieux cheval noir et cabré.

Cette semaine, nous vous révélons qui est l'homme, extraordinaire amateur et aventurier moderne, au sens le plus noble du terme. La semaine prochaine, nous vous parlerons de son œuvre, de l'usine et des machines qui ont stupéfié le monde, et dont les techniciens et ouvriers de Detroit (U.S.A.), au royaume de l'auto, parlent avec un respect quasi religieux.

La riche Emilia, la province qui l'a vu naître, est considérée par les Italiens comme la patrie des aventuriers, des révolutionnaires, des hommes d'action, des risque-tout. Enzo Ferrari est né à Modène il y a soixant-trois ans. En un autre siècle, capitaine de vaisseau, sans doute eût-il cinglé à la découverte de quelques terres lointaines et fondé des comptoirs où des mondes différents auraient échangé leurs merveilles. Au XX^e siècle, cet homme d'audace et d'action s'est mis tout bonnement au volant d'une machine de course, puis il a fait sortir de terre une usine-modèle, et fabriqué des autos belles comme des bijoux et rapides comme des flèches que des milliardaires de

LES VACANCES

partir sans vos parents, vous avez un petit budget à votre disposition, mais vous ignorez encore où vous irez.

Pour les indécis, « Pilote » a fait une petite enquête. Nous vous proposons trois types de vacances insolites dont vous garderez un merveilleux souvenir.

LE CAMPING ET L'AVENTURE

N'hésitez pas : allez découvrir les villages abandonnés des Basses-Alpes, le département le plus pauvre, mais peut-être aussi le plus beau de France. Vous verrez des paysages merveilleux et vous pourrez admirer des réserves où les animaux sauvages vivent en liberté.

Vous pouvez vous procurer la liste des villages abandonnés en écrivant à la préfecture des Basses-Alpes, à Digne.

LA VIE EN GROUPE

Si vous voulez découvrir la valeur du travail manuel dans la participation à une œuvre commune, devenez pour un mois ouvrier bâtisseur et participez à un chantier de travail.

Les chantiers durent trois semaines à un mois et groupent une trentaine de jeunes gens. Des excursions sont organisées durant les week-ends. Certains chantiers sont internationaux et installés à l'étranger. L'âge minimum est généralement fixé à 16 ans. Voici quelques adresses :

Alpes de Lumière, 19, rue Dautan-

court ; Cimade, 176, rue de Grenelle ; Compagnons bâtisseurs, 11, rue Perrenet ; Cotravaux, 39, rue de Châteaudun.

CONNAÎTRE LA FRANCE

Une association placée sous l'autorité du Haut-Commissariat à la Jeunesse et aux Sports, COGEDEP, se propose de faire connaître la France aux jeunes gens âgés d'au moins dix-sept ans. Il vous en coûtera soixante-dix nouveaux francs, tout compris, pour un voyage de deux semaines environ qui pourra vous conduire dans dix-huit régions au choix.

Voici quelques titres de voyages au hasard :

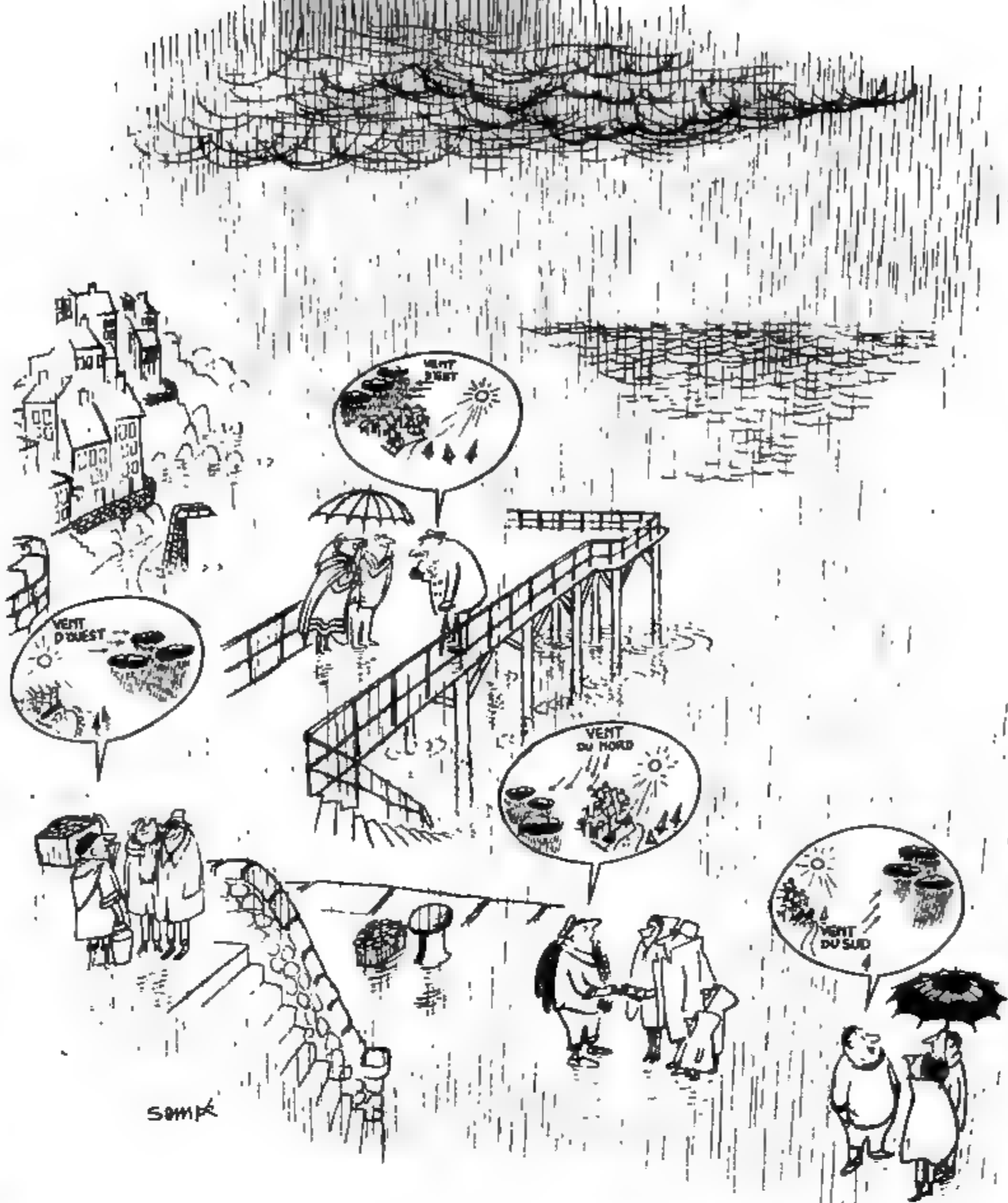
Connaissance de la vallée du Rhône, pêche en Cornouaille, découverte de l'Ardèche, Cannes et les Alpes-Maritimes, découverte de la Savoie, etc.

Chaque groupe, qui comprend une quinzaine de participants, voit l'aspect touristique et social de la région visitée. Des interviews de personnalités sont organisées, ainsi que des rencontres avec d'autres jeunes. Le folklore local est étudié. C'est le principe des vacances-reportage.

Pour tous renseignements, écrire à COGEDEP, Haut-Commissariat à la Jeunesse et aux Sports, 34, rue de Châteaudun, Paris, à M. l'inspecteur du service départemental de la Jeunesse et des Sports, au chef-lieu de chaque département.

Et maintenant : Bonnes vacances !

JACQUES PERIER.



MARANELLO

par Roger FRANKER

Rome ou de Londres, de Berlin ou de Los Angeles, de Paris ou de Rio de Janeiro, achètent comme des pièces de collection.

Maranello, à 15 kilomètres de Modène, est un pays plat où, voici quinze ans, on ne cultivait que du blé. Aujourd'hui, derrière une barrière blanche courant le long d'une route tranquille, ont poussé des bâtiments bas en briques rouges. On y accède par un portail monumental qui ressemble à celui d'un haras. Mais dans les ateliers nets comme des cliniques, ce sont des moteurs de 200 ou 300 chevaux que montent des ouvriers techniciens aux gestes d'horlogers.

Au milieu des halls de montage passe la haute silhouette d'Enzo Ferrari. Il s'arrête ici et là, devant une machine-outil ultramoderne, échange quelques mots avec un ajusteur, s'informe d'un délai ou d'une commodité de fabrication. Rien de ce qui touche SON usine, SON œuvre ne lui est étranger. Il connaît chacun de ses 350 ouvriers et techniciens.

— Depuis que j'ai perdu mon fils, m'a-t-il dit, ma seule raison d'exister c'est cela : maintenir ma maison et faire vivre ceux qui m'ont aidé à la bâtir.

J'ai passé une journée à Maranello, auprès d'Enzo Ferrari. J'ai vu un homme simple et affable, dont la réussite est faite avant tout de volonté inflexible, de bon sens, de compétence et d'intuition. C'est sans doute en cette dernière qualité que réside le génie — si génie il y a — d'Enzo Ferrari. Dans l'incertitude entre deux solutions ou deux hommes, il fait toujours quasi infailliblement le bon choix. C'est probablement pourquoi les machines rouges écussonnées au cheval noir sont si souvent les mieux adaptées aux difficultés à vaincre.

En 1924, un jeune pilote italien gagnait sur Alfa Romeo le Grand Prix de Pescara et la Coupe Acerbo. Il s'appelait Enzo Ferrari. Son brio était évident ; toutefois, son destin n'était pas celui d'un roi du volant, mais d'un novateur, d'un constructeur.

Cependant, c'est grâce à son expérience de pilote et de technicien de l'Alfa Romeo qu'Enzo Ferrari put, vingt ans plus tard, créer sa propre firme. C'est parce qu'il a été pilote qu'il sut définir ce qu'il fallait construire...

Quand Ferrari se dit satisfait de ses propres voitures, il ne faut pas l'entendre

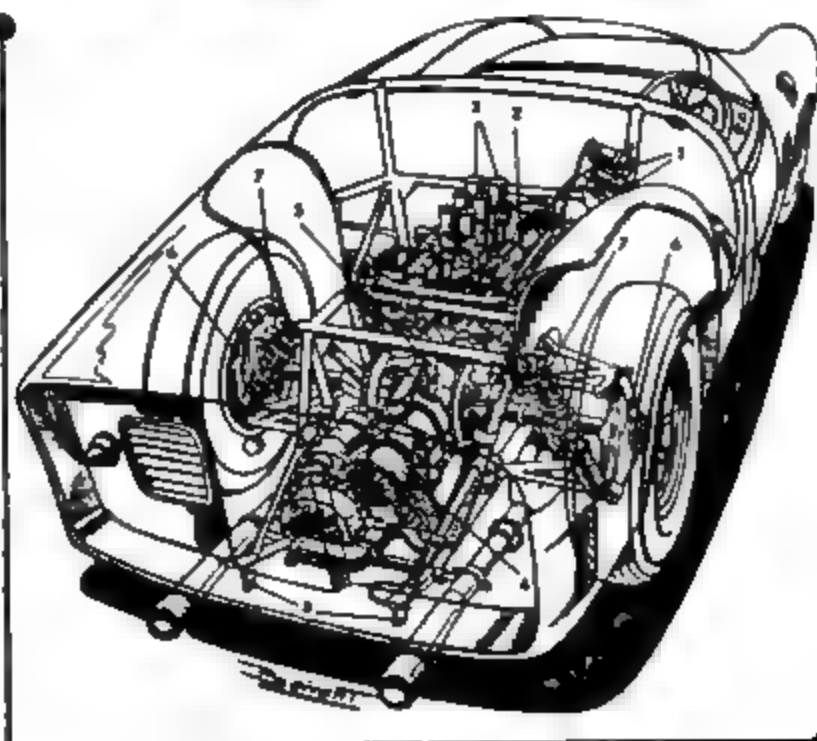


comme la déclaration banale d'un industriel préoccupé par son seul chiffre d'affaires.

— Je n'ai jamais cherché à gagner de l'argent, dit cet artisan, amoureux des mécaniques impeccables.

Et c'est vrai. Bon an mal an, 200 ou 220 voitures sortent des ateliers de Maranello. Maserati, la firme rivale (et voisine) en sort 700 ou 800 dans le même temps. Fiat en produit 350 000 environ. Mais ce sont les Ferrari (à peine 1 pour 1 000 Fiat) qui donnent tant de fierté à toute l'industrie automobile italienne...

— Mes clients sont tous mes amis, peut dire aussi Enzo Ferrari. Il en est qui changent de voiture tous les ans... Non point parce qu'ils veulent aller plus vite sur une voiture toujours neuve, mais parce qu'ils estiment que c'est encore la meilleure manière de m'aider. L'un d'eux m'a écrit : « Le jour où cent sportifs feront comme moi, vos problèmes financiers seront résolus. »



CARACTÉRISTIQUES DE LA FERRARI SPORT

MOTEUR : 6 cylindres en V incliné à 60° situé à l'arrière de la voiture.

PUISSANCE : 270 chevaux à 8 000 tours-minute.

VITESSE : 240 kilomètres-heure.

1. Boîtes. — 2. Culasses. — 3. 3 carburateurs double corps. — 4. Boîte de vitesses. — 5. Embreyage. — 6. Freins à disques. — 7. Amortisseurs à triangulation. — 8. Crochets de levage pour le aric.

à vos marques... prêts...

PARTEZ!

PUBLIC SERVICE

jeudi 29 juin, départ du

JEU D'ÉTÉ AZUR

un grand "jeu de vacances" qui te passionnera

5000 prix formidables!



1^{er} PRIX :

un voilier "MOUSSE"
ou 2000 NF



2^e PRIX : un téléviseur 54 cm

3^e PRIX : un téléviseur 43 cm

4^e PRIX : un projecteur cinéma 8 mm
et 6 films

et ensuite : canots pneumatiques, skis, équipements de pêche
sous-marine, tentes, transistors, raquettes de tennis, etc...

et pour tes parents, l'une de ces 4 voitures :

DB PANHARD "Le Mans" - 404 - FLORIDE - 2 CV

Oui, si tu es dans les 4 premiers, en plus de ton prix,
tu feras gagner à tes parents l'un de ces prix sensationnels.

**ALORS, VITE :
PRENDS LE DÉPART
DU JEU D'ÉTÉ AZUR**

C'est très simple :
à l'occasion d'un
ravitaillement de voiture
à un poste AZUR,
demande au pompiste
l'imprimé n° 1 du jeu.

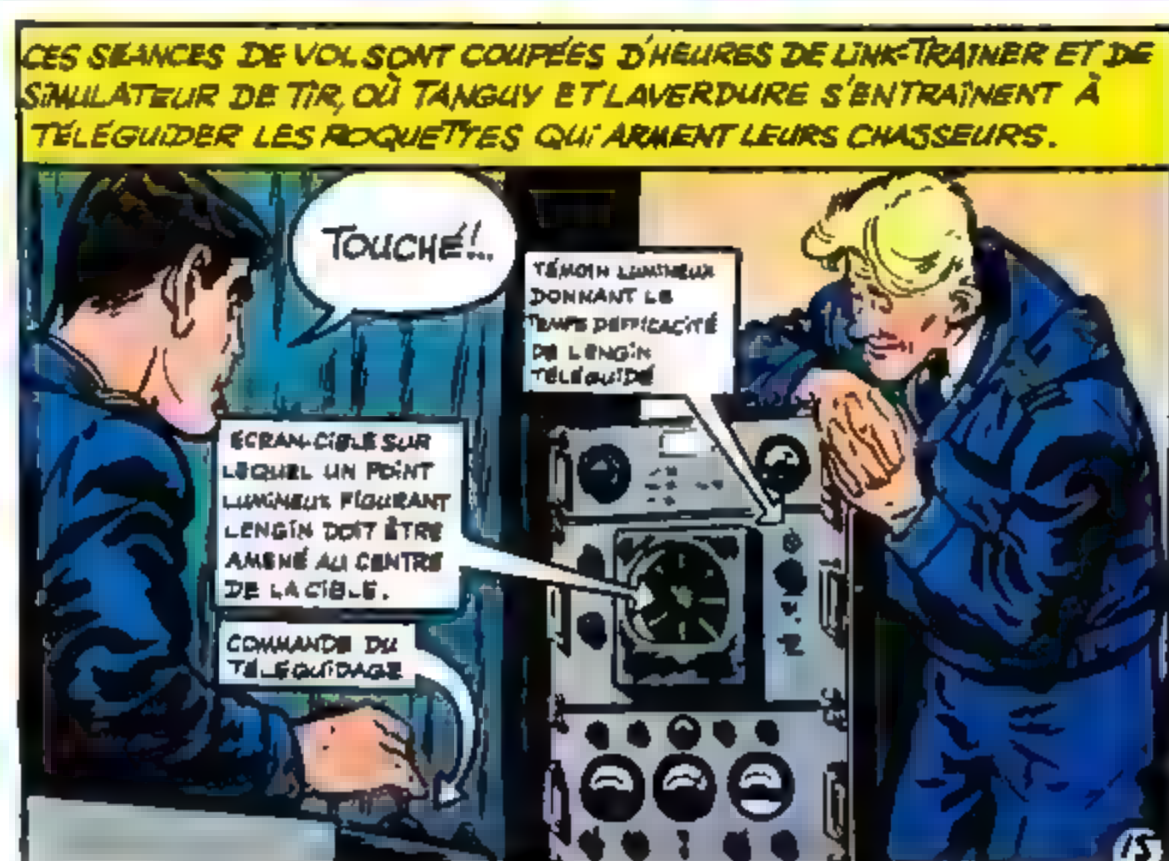
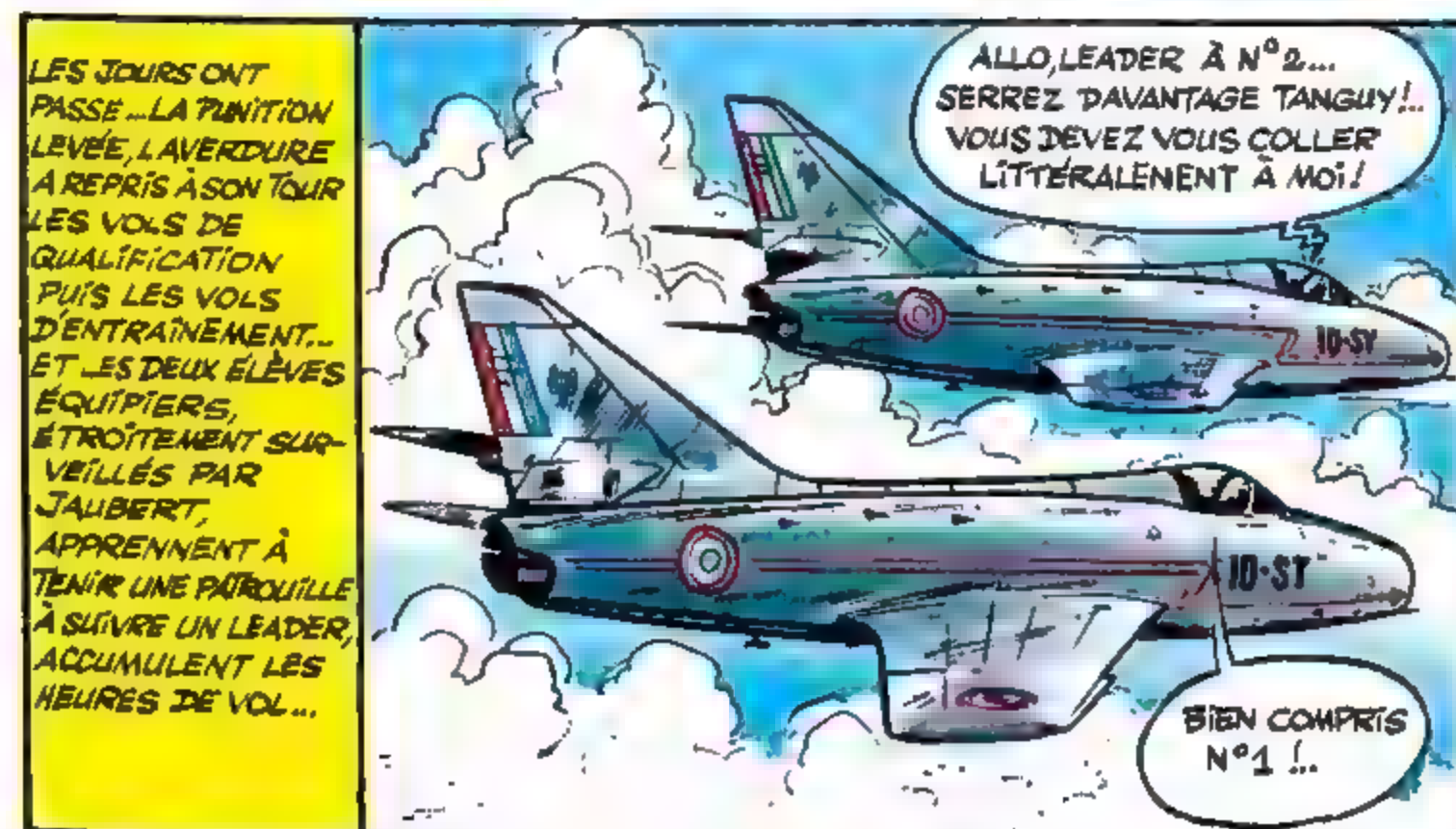
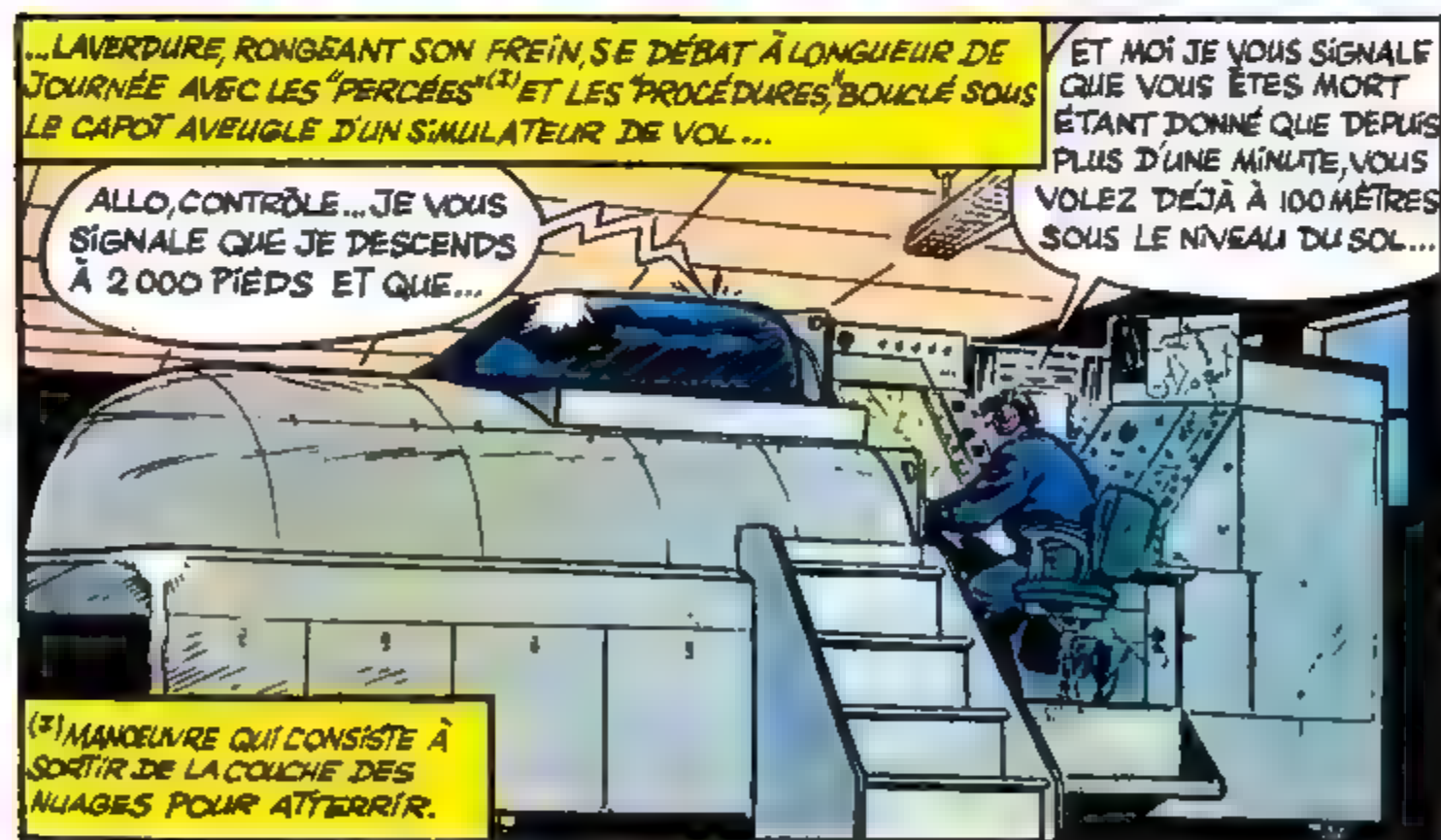
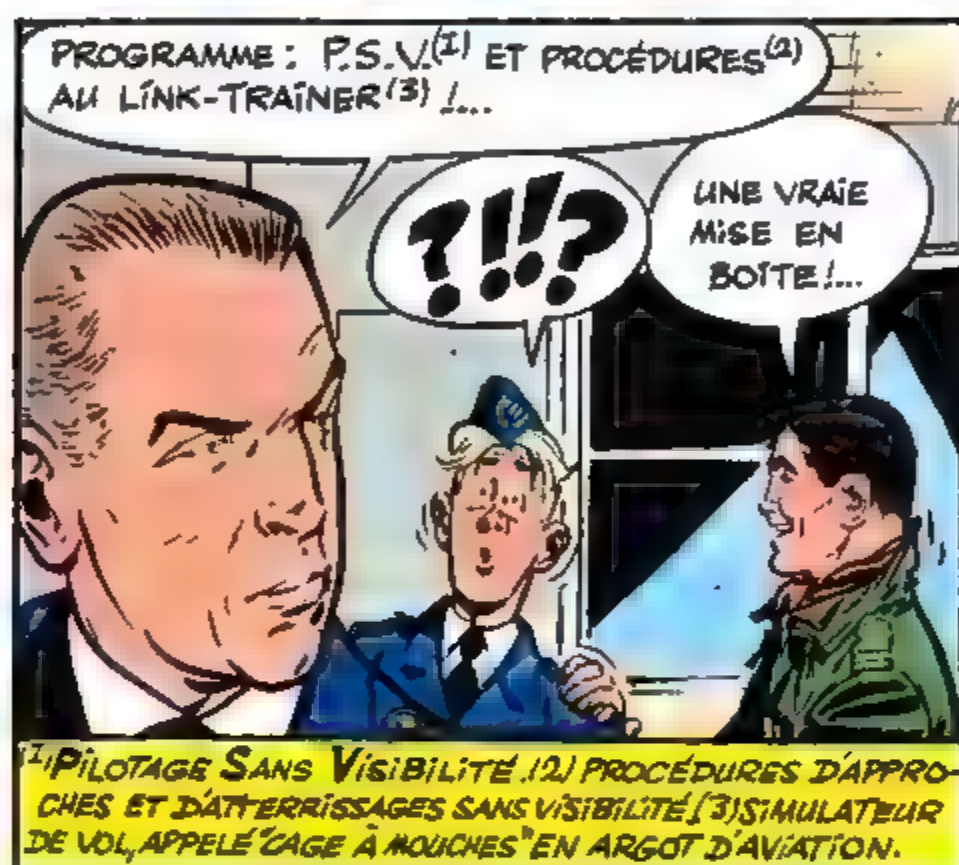
A partir du jeudi 29 juin,
tous aux pompes AZUR





DANGER DANS LE Ciel

RESUME. — Tanguy et Laverdure font leurs débuts d'équipiers à Creil. Pour prouver sa compétence, Laverdure exécute mille arabesques et franchit le mur du son, au grand dam des vitres de la base !



GRAND JEU-CONCOURS BEVERLY

tu peux gagner l'un des

50 AUTHENTIQUES LASSOS DU FAR-WEST

offert par la sandale à bride coulissante

Lasso

si tu trouves

les 5 erreurs
qui prouvent
que ce cow-boy
est un faux cow-boy



SYNERGIE 272/3

Pour t'aider à trouver ces erreurs et répondre à la question subsidiaire demande une formule de concours aux marchands de chaussures qui ont en vitrine la sandale LASSO (pour la reconnaître facilement, regarde comment elle se lace!). Envoie ta réponse avant le jeudi 6 juillet minuit. Les 50 gagnants désignés par un jury recevront leurs lassos du Far-West, au début des vacances.

IMPORTANT les sandales que porte ce cow-boy sont de vraies sandales LASSO. Ce n'est donc pas une erreur. Au contraire! Il a raison de porter des LASSO:



C'est pour ça que tous les cow-boys de France porteront des LASSO aux pieds pendant les vacances!



BEVERLY qui fabrique la vraie sandale LASSO est le spécialiste de la chaussure pour tous les jeunes jusqu'à 18 ans!



Perry Smith en habits de danseur apache.



Rencontrant un jeune ami, il lui explique quelques signes indiens. Celui-ci, en frappant trois fois sur la main, veut dire: Apache.

Descendant des
il est devenu

C'EST un authentique Peau-Rouge. Il est né dans l'Arizona, à Cottonwood, non loin de l'Oak Creek Canyon et est descendant des fameux guerriers Apaches qui tinrent tête si longtemps aux Visages pâles dans cette région. Il a aujourd'hui 34 ans et vit, depuis bientôt six ans, à Paris où, tout en servant au Shape en qualité de sergent de l'U.S. Air Force, il mène l'existence d'un paisible citadin.

En effet, Perry Smith, qui a perdu ses parents alors qu'il n'avait que trois ans, a été élevé par une famille américaine qui lui a fait poursuivre ses études jusqu'à la High School, ce qui

lui a permis de devenir un excellent éleveur industriel.

Après avoir beaucoup voyagé et visité l'Alaska, les Philippines, le canal de Panama et l'île de Guam, il réside désormais à Paris, car il a épousé une jeune Française avec laquelle il vit dans un charmant petit appartement situé dans le vieux et pittoresque quartier du Marais.

Remarquable observateur, comme tous ceux de sa race, Perry Smith s'est rapidement adapté à la vie française et il sait apprécier et la cuisine de chez nous et les peintures de l'Ecole des Impressionnistes. Il est philosophe, gai, très patient et taquin, voire même farceur, lorsqu'il est avec ses amis.



L'hélicoptère sous-marin

Voici Daniel Gibson, ingénieur du « Laboratoire de Physique » de la Marine Américaine, en train de diriger « RUM ». Les écrans près de sa main gauche correspondent aux quatre caméras de télévision installées sur le tank-robot.

L'exploration des fonds sous-marins dans laquelle la France tient la première place, est loin d'être aussi avancée que l'exploration spatiale. De nombreux pays ont maintenant leur centre de recherches sous-marines, dont les Etats-Unis.

C'est de là que nous parvenons les photos ci-contre de « RUM » (sigle de « Remote underwater manipulator »), un tank robot porteur d'un bras articulé tenu en laisse à l'extrémité d'un câble de télécommande. « RUM » pourra s'avancer jusqu'à 9 km du rivage, pour effectuer des travaux, ou recueillir des échantillons sous-marins. Théoriquement, il peut atteindre des fonds de 6 000 m. Son propulseur est pourtant de série, puisque châssis et chenilles

proviennent d'un « Outos Tank » utilisé dans le célèbre corps des « Marines » américains.

Quatre caméras de télévision permettent à celui qui le contrôle du rivage de voir et de diriger son bras articulé. Il peut franchir des obstacles de 30 centimètres de hauteur et gravir des pentes d'environ 30°. Enfin, un « sonar » lui permet de détecter les obstacles trop importants.

D'autres engins robots sous-marins sont aussi à l'étude aux U.S.A. tel « Aida », petit bathyscaphe robot, ainsi que « ALUMINAUT », moitié sous-marin, moitié bathyscaphe avec rotor de plongée horizontale.

Christian H.G.H. TAVARD.



Deux doigts pointés vers le ciel, en regardant la personne avec qui on converse signifie : Bienvenue chez moi, vous êtes mon ami !



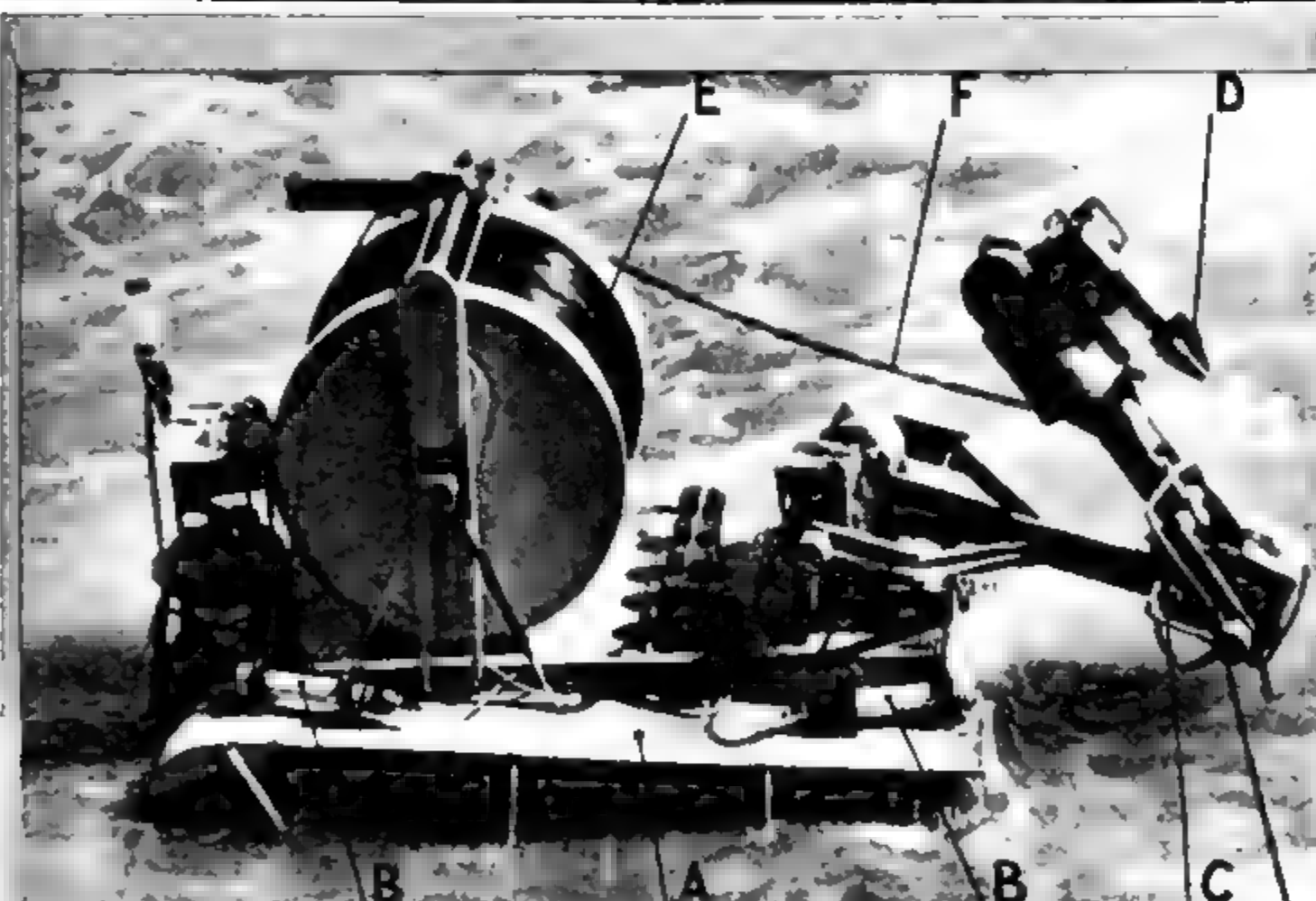
Ce geste, vous le traduisez vous-même aisément. Se frotter le ventre en rond veut dire dans tous les pays de la terre : J'ai bien diné !

guerriers Apaches un vrai Parisien

Mais Perry Smith n'a pas pour autant oublié la culture de ses ancêtres. Lorsqu'il retourne chez lui, dans les environs de Phoenix, il se replonge dans le Passé. Il évoque les temps déjà lointains et se livre à de minutieuses recherches sur les traditions et les légendes des farouches Apaches.

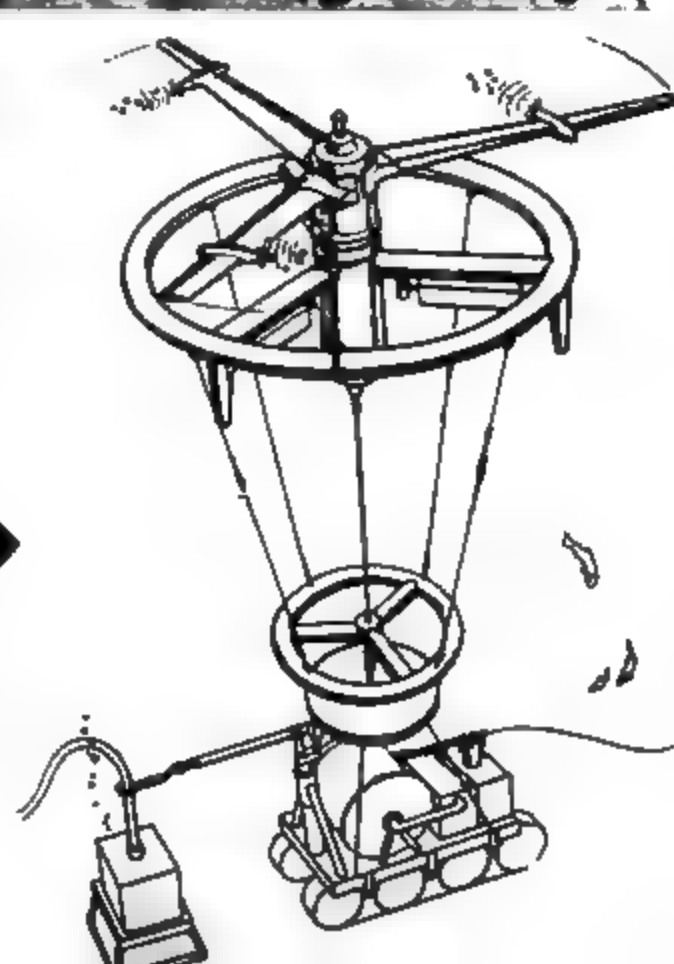
Perry Smith vient de tourner un film aux côtés de Fernandel. Il y tenait le rôle d'un Indien devenu le complice de desperados écumant l'Arizona. Il a fait sur la Côte d'Azur un long séjour et a reconnu que les environs d'Aix-en-Provence lui rappelaient (sur une petite échelle) son pays natal.

GEORGE FRONVAL.



« RUM » prêt à s'élancer dans la mer. Vous reconnaissez le carénage des chenilles (A) (celles-ci déjà immergées), sur lequel sont visibles deux des quatre caméras de télévision (B). A l'avant le bras articulé et orientable (C) avec sa main mécanique (D). Sur l'arrière, l'énorme tambour (E) recevant le câble (F) reliant « RUM » au rivage. Normalement, le câble traîne à l'arrière. Ici, le tank-robot a dû faire demi-tour, et le câble s'est pris dans le bras articulé.

Pour que « RUM » ait plus de possibilités, « l'Office Naval de Recherches » de la Marine des U.S.A. étudie une sorte d'hélicoptère sous-marin qui lui permettrait de se déplacer entre deux eaux. Ainsi, il pourrait sauter des obstacles insurmontables avec ses chenilles. Vous remarquez les 2 hélices circulaires, surmontées d'une grande hélice à 3 pales, dont chacune est elle-même entraînée par une petite hélice.



VOICI LES PREMIERS GAGNANTS DE LA
**GRANDE COURSE
DU CENTENAIRE**

TERMINEE LE 31 MAI 1961



LES 2 PREMIERS PRIX :

UN CHEQUE DE 1 500 NF CHACUN

M. BILLAY Albert,
La Léchère-les-Bains (Savoie).

Mme BIGEAT Andrée,
Bersac par Condat-le-Lardin (Dordogne).

UNE MOBYLETTE « SUPER »

M. DONNAZOLLO René,
Notre-Dame-de-Briancçon (Savoie).
M. RAULT Jean (Econome),
Rostranen (Côtes-du-Nord).

M. PLOU Robert,
Jard-sur-Mer (Vendée).
M. HOUAL Jean-Claude,
Bailleul-sur-Thérain (Oise).

UN POSTE TRANSISTOR PHILIPS

Mlle MILLIAT Christiane,
Fitiou (Isère).
Mlle CECARELLO Nicla,
Reaux (Charente-Maritime).
M. LETOURNEUR Jean,
Gerdon (Lot).
Mlle MOLINARO Mady,
Aubazine-Bourg (Corrèze).

M. BEROUD Georges,
Bourg-Saint-Maurice (Savoie).
Mlle BERNARDIN Michèle,
Meursac (Charente-Maritime).
M. DURAND Gérard,
Nantes (Loire-Atlantique).
M. GERBE Claude,
Croissy-sur-Seine (Seine-et-Oise).

UN ELECTROPHONE PHILIPS

M. CHIFLET Albert,
Boesse (Loiret).
M. BEROUD Georges,
Bourg-Saint-Maurice (Savoie).
M. JEANTET Raymond,
Meythet-Anancy (Haute-Savoie).

M. BODUSSO Bernard,
Villeparisis (Seine-et-Marne).
Mlle CHIRON Albertine,
Anancy (Haute-Savoie).
Mlle CHEVALLIER Alice,
La Frette (Isère).

UN TOURNE-DISQUES PHILIPS

Mlle PECHERAUD Marie-J.,
Brive (Corrèze).
M. DE LORENZI J.-Paul,
Lyon (Rhône).
Mlle VUILLET Nicole,
Anancy (Haute-Savoie).
M. FERRET Léon,
Conty (Somme).
M. RAULT Jean,
Rostranen (Côtes-du-Nord).
M. LACHAUD J.-Jacques,
Aubazine-Bourg (Corrèze).
M. MAZET Louis,
Sarlac (Dordogne).
Mlle TRIPETTE Alice,
Paris (Seine).
M. RAULT Jean,
Rostranen (Côtes-du-Nord).
Mlle DURAND Michèle,
Nantes (Loire-Atlantique).

M. JARDIN Michel,
Cluses (Haute-Savoie).
M. PANVERT Jackys,
Rochecarbon (Indre-et-Loire).
M. HOUAL Jean-Claude,
Bailleul-sur-Thérain (Oise).
M. RAULT Jean,
Rostranen (Côtes-du-Nord).
M. HOUAL Jean-Claude,
Bailleul-sur-Thérain (Oise).
Mme ARMAND,
Lorient (Morbihan).
M. GALLIMARD Maurice,
Orbigny-au-Mont (Haute-Marne).
M. RAULT Jean,
Rostranen (Côtes-du-Nord).
M. GUICHARD Henri,
Lyon (Rhône).
M. DE LORENZI Gustave,
Lyon (Rhône)
etc., etc. (500 prix magnifiques).

GAGNEZ vous aussi, en participant dès aujourd'hui à la **COURSE FANFOU 1961-1962**, dotée de prix plus beaux encore (1^{er} Prix : une Vespa 400) en dégustant les délicieuses

CRÈMES DE GRUYÈRE



JED BREWSTER, LA CÉLÈBRE VEDETTE DE HOLLYWOOD QUI PARTICIPE À UN SAFARI DANS LE DISTRICT DE KASU DANS LE TANGANYIKA, DISPARUT MYSTÉRIEUSEMENT. IL ÉTAIT ACCOMPAGNÉ D'UN CHASSEUR BLANC ROBERT E. EVANS, RÉPUTÉ POUR SA VIEILLE EXPÉRIENCE DE LA BROUSSE. UNE EXPÉDITION DE SECOURS EST AUSSITÔT PARTIE À LA RECHERCHE DES DEUX HOMMES...

Toujours sans nouvelles de Jed.

MARTIN FRAZER, CONNU SOUS LE NOM DE FRAZER L'AFRICAIN, SON ASSISTANT JIM LLOYD, ACCOMPAGNÉS DE TROIS INDIGÈNES SONT SUR LA PISTE...

NOUS ALLONS BIENTÔT TRAVERSER LA RIVIÈRE, KASU PATRON, À COMBIEN SOMMES-NOUS DE LEUR DERNIER CAMPEMENT?

CONSULTONS LA CARTE!

LEUR ÉQUIPE S'EST ARRÊTÉE NON LOIN D'ICI, À 60 KILOMÈTRES À VOL D'OISEAU!

COMMENT LE SAVEZ-VOUS?



ATTENTION!

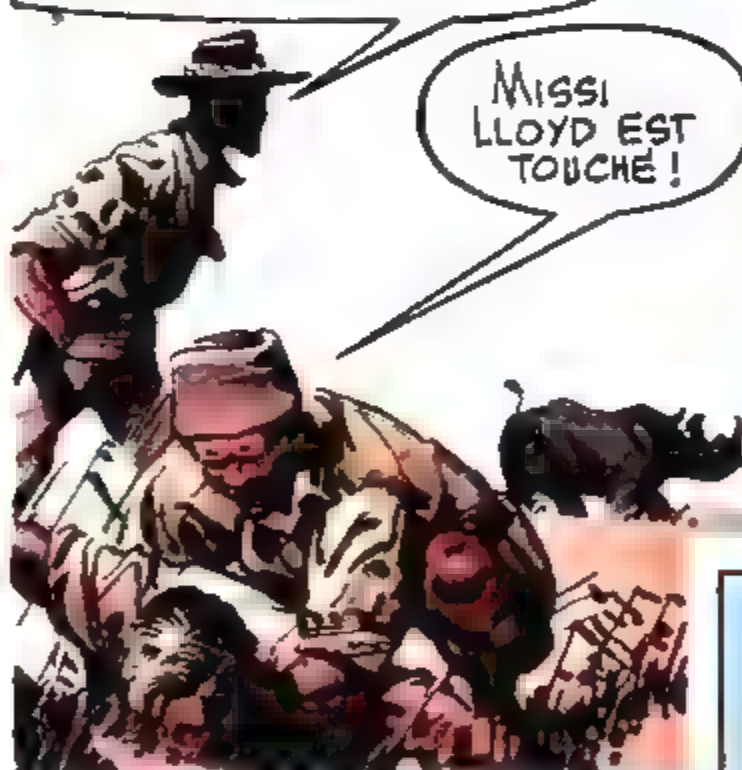


ÉCARTEZ-VOUS! IL Fonce SUR NOTRE VOITURE!



LE RHINOCÉROS NE FAIT JAMAIS DEMI-TOUR!

MISS LLOYD EST TOUCHÉ!



C'EST BIEN MA CHANCE, UNE JAMBE BRISÉE. ET CELA DÈS LE PREMIER JOUR!

QU'ALLONS-NOUS FAIRE MAINTENANT PATRON?

JÉROGI VA VOUS RAMENER AU POSTE QUANT À MOI, JE VAIS POURSUIVRE À PIED AVEC N'KUKI ET HASH!



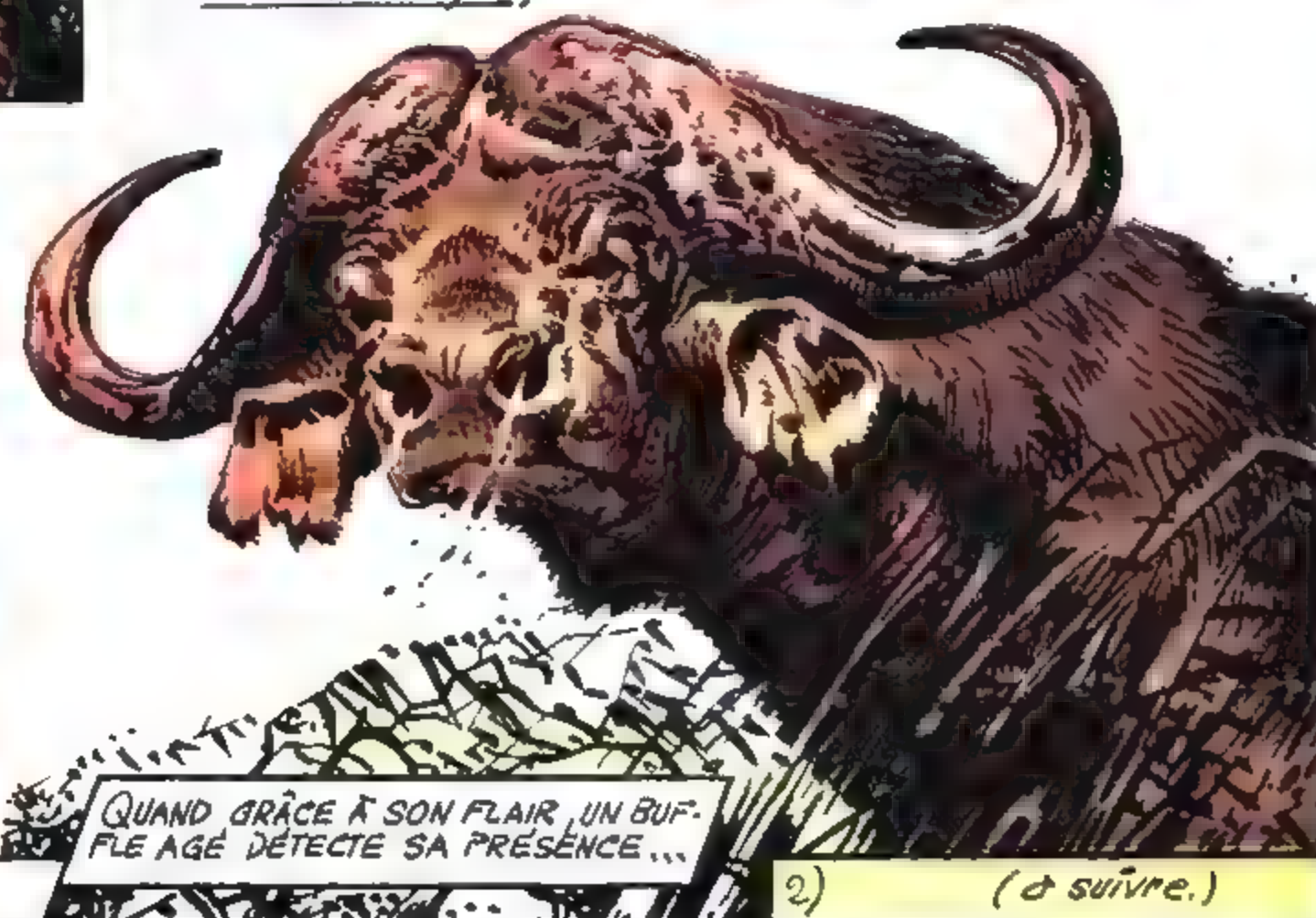
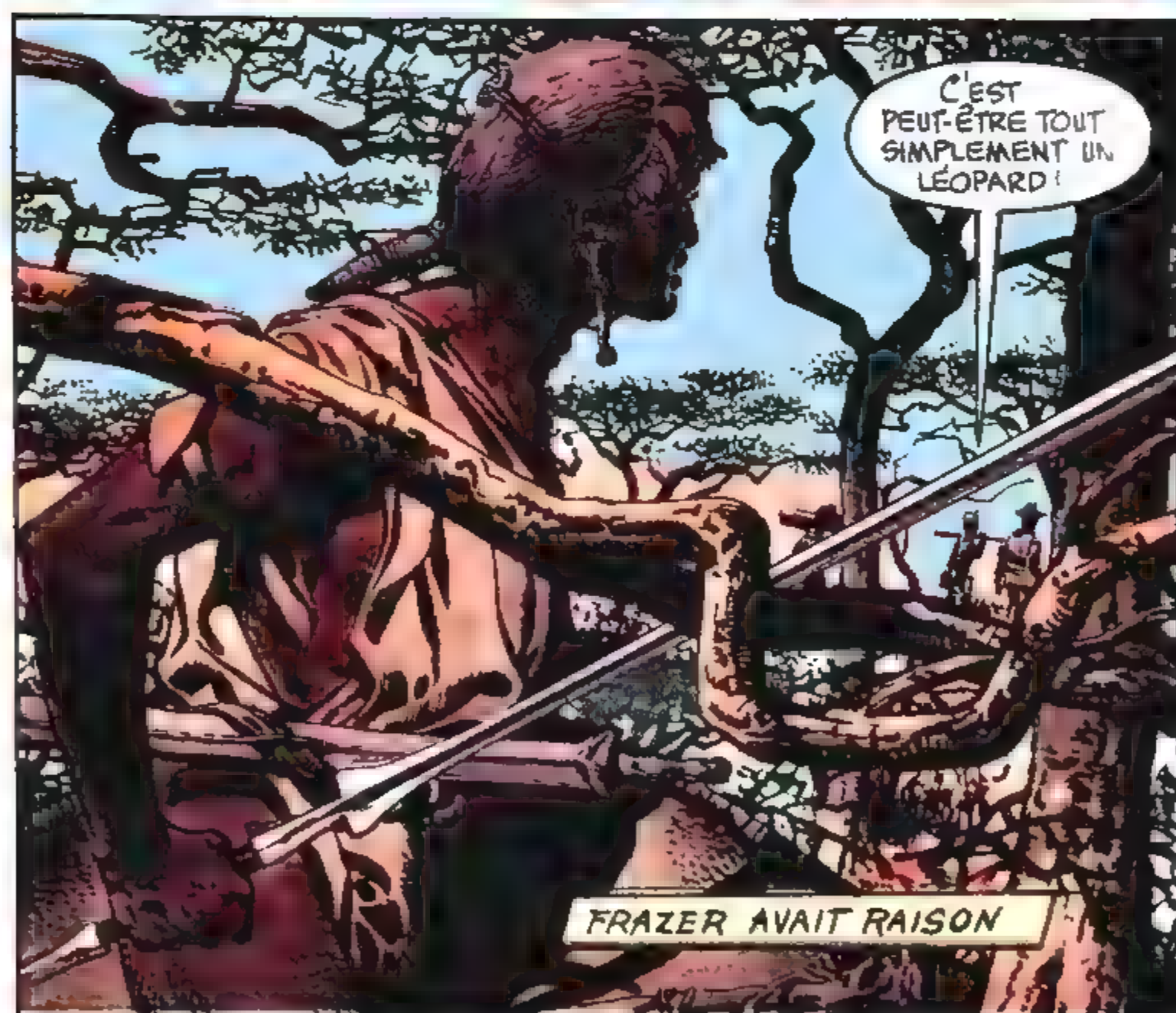
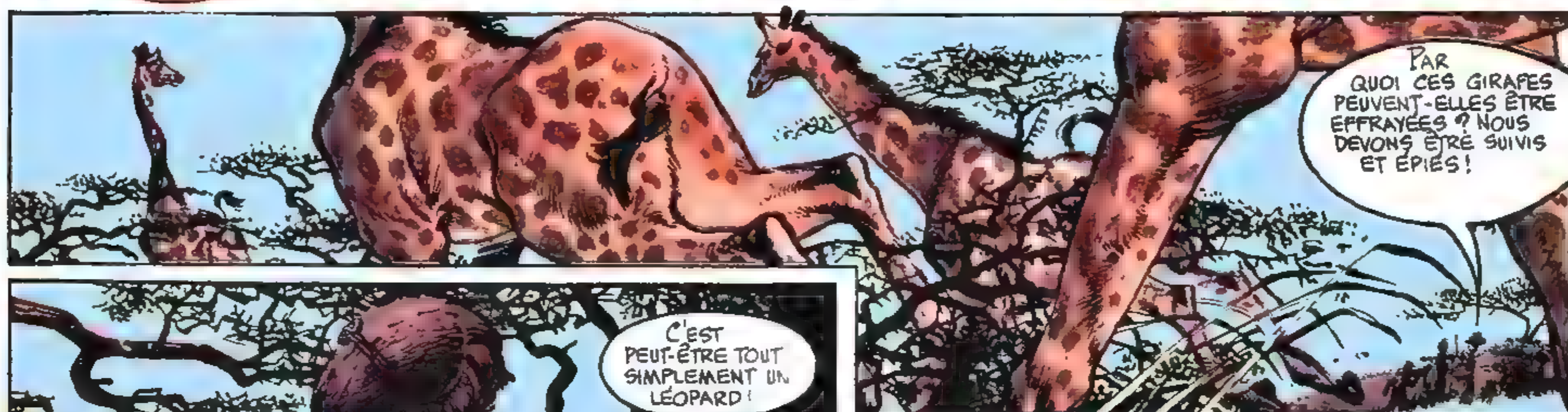
NOUS PROGRESSONS COMME AUTREFOIS, N'KUKI!

FRANK BELLAMY

● Frazer l'Africain est un chasseur professionnel, chargé de la protection de la faune dans les grandes réserves des parcs nationaux. Son courage, sa connaissance du pays lui ont valu l'amitié et l'admiration des Africains. Au moment où l'épisode commence, Frazer part avec son assistant à la recherche d'une expédition (safari) disparue...

TEXTE DE
GEORGE BEARDMORE

DESSIN DE
FRANK BELLAMY





Le Tour de France s'annonce bien. Marcel Bidot a une confiance totale en Jacques Anquetil à qui il fait ses dernières recommandations.

DEVANT l'hôtel qui abrite l'équipe de France pour un soir, les haut-parleurs de la caravane répètent inlassablement leurs slogans publicitaires. Massés sur le trottoir, une centaine de jeunes gens et de jeunes filles réclament Jacques Anquetil au balcon. Le champion se fait attendre. Assez éprouvé par les efforts de la journée, il reste étendu sur la table de massage, offrant ses muscles aux mains de Julien Schram, son homme de confiance. Dans une chambre voisine, Marcel Bidot tourne en rond. Le torse nu, il pénètre dans sa salle de bains, en ressort aussitôt, ouvre la porte du couloir, la referme d'un geste automatique. Le directeur technique de l'équipe de France fulmine ! Il ne comprend pas cette accusation d'un journaliste qui écrivait hier : « Marcel Bidot est en train de commettre une grave injustice en même temps qu'une erreur intolérable. Il sacrifie l'équipe de France à Jacques Anquetil. Que celui-ci accuse une défaillance, qu'il soit victime de la malchance comme

Rivière l'an passé, et toute notre équipe nationale ira droit à la défaite ! »

Mis en accusation, Marcel Bidot contient difficilement sa colère. Pour la vingtième fois depuis le matin, il s'insurge contre une accusation qu'il estime n'avoir pas méritée :

« On me répète que d'autres coureurs français peuvent prétendre à la victoire, et j'en conviens. Il n'en reste pas moins que Jacques (lisez : Anquetil) est celui qui offre les plus sûres garanties. Ses victoires passées dans le « Giro » et le Tour de France témoignent suffisamment, semble-t-il, de sa résistance aux efforts répétés. De plus, il est le meilleur rouleur du lot. Le jour de la grande course contre la montre, il prendra plus de six minutes à Charly Gaul et trois minutes à son adversaire le plus pressant ! Alors je vous laisse juger : n'ai-je pas le devoir de le protéger, de lui accorder toutes les garanties indispensables à qui veut ramener le maillot jaune à Paris ? Je vous le demande ?... »

La colère du directeur technique tombe un peu. Il ne s'interroge plus, il explique :

« Je n'ai jamais réduit quiconque à la condition d'esclave, que je sache ! Et je prétends que la situation personnelle de Jacques Anquetil dans le contexte de ce Tour de France a pour première conséquence de faciliter, et comment, les mouvements de Pierre Everaert, Mastrotto, Anglade... ou un autre ! Ils ont la partie belle, tous, d'exploiter cette surveillance exclusive dont Anquetil est l'objet depuis Rouen... »

« JE PRENDS LES PARIS... »

Le bruit d'un robinet ouvert couvre les derniers propos de Marcel Bidot. Celui-ci entre dans son bain et pour la première fois de la journée, il éclate d'un rire retentissant :

— Eh bien ! je prends les paris : Jacques Anquetil gagnera le Tour cette année ! J'ai même l'intention de rassembler les casquettes à trois



DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

MARCEL BIDOT gagnera le

couleurs du challenge par équipes. Comme en 1957 ! Et il rit de plus belle.

DISTANCER GAUL AVANT TOULOUSE

Remis à neuf par son soigneur, Jacques Anquetil a regagné sa chambre où l'attendait Jean Stablinski, son ami et coéquipier.

Les deux champions échangent des idées sur l'étape du jour :

— As-tu remarqué l'allure de Privat ? demande le Normand.

— Si je l'ai remarquée ! s'exclame Stablinski qui accompagne ces mots d'un sifflement admiratif. Il prenait des relais à tout casser. Il essaiera de nous filer entre les doigts demain, ou après demain. Ce « gaulois », je le connais mieux que son père !

Dans le peloton, René Privat, dit René la Châtaigne parce qu'il démarre très fort, est appelé le « Gaulois » par tous ses camarades de route.

— Que penses-tu de Charly ? interroge Anquetil.

— Il dort...

— Il dort, mais d'un œil seulement !

Et les deux coureurs de l'équipe de France, après cet échange de vues, estiment que l'équipe de France devra attaquer au plus vite le Luxembourgeois :

— Il faut à tout prix lui prendre dix minutes avant les Pyrénées, monologue Anquetil... qui n'a pas oublié l'envolée de Charly dans les cols de la Chartreuse, en 1958.

LA MENACE DE GELDERMANS

Cette opinion est d'ailleurs partagée par tous les coureurs de l'équipe de France, y compris Jean Graczyk qui nous disait récem-

Le champion de France n'est pas dans le peloton

IL semble que ce soit maintenant un fait acquis, le vainqueur du championnat de France sur route n'aima pas troquer son beau maillot de soie bleu, blanc, rouge contre le maillot (tricolore également) de l'équipe de France. L'an dernier, c'était le Nordiste Jean Stablinski, vainqueur sur le circuit de Reims, qui renonçait au Tour, cette année c'est Raymond Poulidor (qui vient d'être consacré champion de France sur le circuit de Rouen), qui n'appartient pas au peloton du Tour.

Depuis dix ans, seuls Louison Bobet, en 1951, Raphaël Géminiani, en 1953 et André Darrigade, en 1955, ont fait partie de l'équipe de France du Tour, alors qu'ils étaient champions de France.

Raymond Poulidor est incontestablement le routier français de la saison ; son palmarès 1961 est éloquent : neuvième de Paris-Nice, vainqueur de Milan-San Remo et de la Course de Côte du Mont Faron, neuvième de Paris-Bruxelles, deuxième des Quatre-Jours de Dunkerque, troisième du Grand Prix du Midi Libre, septième de Bordeaux-Paris, le Creusois a été, depuis mars dernier, l'animateur de tous les « ville à ville ». Il est aujourd'hui un des meilleurs routiers-grimpeurs du sport cycliste mondial.

De la Lorraine à la Méditerranée. Programme des coureurs du Tour : plus de 1 500 kilomètres à travers les Vosges et les Alpes.

AUJOURD'HUI, JEUDI 29 JUIN, cinquième étape du Tour, qui conduira les coureurs de Metz à Strasbourg (221 kilo-

Poulidor qui ne sera pas au départ du Tour franchit la ligne d'arrivée du championnat de France

mètres). La course passe par Nancy, Lunéville, Badonviller, le col du Donon, Schirmeck, où s'effectuera le contrôle de ravitaillement, le col Champ-du-Messin et Strasbourg.

VENDREDI 30 JUIN : sixième étape Strasbourg-Belfort (180 km), par Selenat, Munster, le col de la Schlucht, La Bresse (contrôle de ravitaillement), le col du Ballon d'Alsace, Giromagny et Belfort.

SAMEDI 1^{er} JUILLET : septième étape Belfort-Chalon-sur-Saône (211 km), par Villersexel, Pesmes, Auxonne (contrôle de ravitaillement), Seurre et Chalon.

DIMANCHE 2 JUILLET : huitième étape, Chalon-sur-Saône, La Clayette, (240 km), par Charolles, La Clayette, Chaulfaines (contrôle de ravitaillement), Cours, le col des Sauvages, Tarare, Sainte-Foy-l'Argentière et Saint-Etienne.

LUNDI 3 JUILLET : neuvième étape, Saint-Etienne-Grenoble (250 km), par le col du Grand-Bois, Saint-Julien-Molin-Molette, La Côte-Saint-André (contrôle de ravitaillement), Voiron, Chambéry (contrôle de ravitaillement), le col du Granier, le col du Cucheron, le Col de Porte, Grenoble.

MARDI 4 JUILLET : dixième étape, Grenoble-Turin (250 km), par le col de la Croix-de-Fer, Saint-Jean-de-Maurienne (contrôle de ravitaillement), Modane, Lamebourg (frontière italienne et contrôle de ravitaillement), le col du Mont-Cenis et Turin.

MERCREDI 5 JUILLET : onzième étape, Turin-Antibes (225 km), par Lissone-Piemonte (contrôle de ravitaillement), le col de Tende (frontière italienne), Fontan, le col de Brouis, Sospel (contrôle de ravitaillement), le col de Braus et Antibes.

De Metz à Paris, neuf étapes sont influencées par les hauts sommets.

Six cols seulement sont classés première catégorie : col du Granier (1 134 m), dans l'étape Saint-Etienne-Grenoble ; col de la Croix-de-Fer (2 067 m) et du Mont-Cenis (2 083 m), dans Grenoble-Turin ; col de Superbagères (1 800 m), où se jugera l'arrivée de l'étape Toulouse-Luchon, et enfin les classiques Tourmalet (2 114 m) et Aubisque (1 710 m), dans Luchon-Pau.

Huit cols de deuxième catégorie : ballon d'Alsace (1 178 m), col du Grand-Bois (1 160 m), col de Porte (1 325 m), col de Brouis (820 m), col de Braus (1 002 m), col du Portillon (1 308 m), Peyresourde (1 563 m) et aspin (1 400 m).

En troisième catégorie enfin : col du Donon (739 m), Champ-du-Messin (1 010 m), col de la Schlucht (1 159 m), col des Sauvages (729 m), col du Cucheron (1 140 m), col de Tende (1 320 m), le Petit-Gallibier (550 m), le Cengle (500 m), col des Ares (796 m).

Au sommet de chaque col de première catégorie, le vainqueur recevra mille nouveaux francs, le second cinq cents. Pour les cols de seconde catégorie, cinq cents nouveaux francs au premier, deux cents au second. Pour les cols de troisième catégorie, trois cents nouveaux francs au premier. Au classement général, le meilleur grimpeur du Tour recevra cinq mille nouveaux francs, le second deux mille cinq cents, puis ensuite 1 500, 600 et 400 nouveaux francs.

LES PATRONS DES « RÉGIONAUX »

On connaît Marcel Bidot, directeur technique de l'équipe de France du Tour ; on



● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ●

Nicolas

KING

AVEC Alceste, Eudes, Rufus et Clotaire, nous avons décidé d'aller à la pêche.

Il y a un square où nous allons jouer souvent, et dans le square il y a un chouette étang. Et dans l'étang, il y a des têtards. Les têtards, ce sont des petites bêtes qui grandissent et qui deviennent des grenouilles, c'est à l'école qu'on nous a appris ça. Clotaire ne le savait pas, parce qu'il n'écoute pas souvent en classe, mais nous, on lui a expliqué.

A la maison, j'ai pris un bocal

C'est très difficile de pêcher des têtards. Il faut se mettre à plat ventre sur le bord de l'étang, plonger le bocal dans l'eau et essayer d'attraper les têtards qui bougent et qui n'ont drôlement pas envie d'entrer dans les bocaux. Le premier qui a eu un têtard, ça a été Clotaire, et il était tout fier, parce qu'il n'est pas habitué à être le premier de quoi que ce soit. Et puis à la fin, on a tous eu notre têtard. C'est-à-dire qu'Alceste n'a pas réussi à en pêcher, mais Rufus, qui est un pêcheur terrible, en avait deux dans son bocal et

nom d'un cheval blanc que j'ai vu jeudi dernier dans un film de cow-boys. C'était un cheval qui courait très vite et qui venait quand son cow-boy le sifflait. Moi, je lui apprendrai à faire des tours à mon têtard, et quand il sera grenouille, il viendra quand je le sifflerai.

Quand je suis entré dans la maison, maman m'a regardé et elle s'est mise à pousser des cris : « Mais regarde-moi dans quel état tu t'es mis ! Tu as de la boue partout, tu es trempé comme une soupe ! Qu'est-ce que tu as encore fabriqué ? » C'est vrai que je n'étais pas très propre, surtout que j'avais oublié de rouler les manches de ma chemise quand j'avais mis mes bras dans l'étang. « Et ce bocal ? » a demandé maman, qu'est-ce qu'il y a dans ce bocal ? « C'est King, j'ai dit à maman en lui montrant mon têtard. Il va devenir grenouille, il viendra

quand je le sifflerai, il nous dira le temps qu'il fait et il va gagner des courses ! » Maman, elle a fait une tête avec le nez tout chiffonné. « Quelle horreur ! » a crié maman. Combien de fois faut-il que je te dise de ne pas apporter des saletés dans la maison ? » « C'est pas des saletés, j'ai dit, c'est propre comme tout, c'est tout le temps dans l'eau et je vais lui apprendre à faire des tours ! » « Eh bien ! voilà

ton père, a dit maman, nous allons voir ce qu'il en dit ! » Et quand papa a vu le bocal, il a dit : « Tiens ! c'est un têtard » et il est allé s'asseoir dans le fauteuil pour lire son journal. Maman, elle était toute fâchée. « C'est tout ce que tu trouves à dire ? elle a demandé à papa. Je ne veux pas que cet enfant ramène toute sorte de sales bêtes à la maison ! » « Bah ! a dit papa, un têtard, ce n'est pas bien gênant... » « Eh bien ! parfait, a dit maman, parfait ! Puisque je ne compte pas, je ne dis plus rien. Mais je vous préviens, c'est le têtard ou moi ! » et maman est partie dans la cuisine.

Papa a fait un gros soupir et il a plié son journal. « Je crois que nous n'avons pas le choix, Nicolas, il m'a dit. Il va falloir se débarrasser de cette bestiole. Moi je me suis mis à pleurer, j'ai dit que je ne voulais pas qu'on fasse du mal



à King, et qu'on était déjà drôlement copains tous les deux. Papa m'a pris dans ses bras. « Ecoute, bonhomme, il m'a dit. Tu sais que ce petit têtard a une maman grenouille. Et la maman grenouille doit avoir beaucoup de peine d'avoir perdu son enfant. Maman, elle, ne serait pas contente si on l'emmenait dans un bocal. Pour les grenouilles, c'est la même chose. Alors, tu sais ce qu'on va faire ? Nous allons partir tous les deux, et nous allons remettre le têtard où tu l'as pris, et puis tous les dimanches tu pourras aller le voir. Et, en revenant à la maison, je t'achèterai une tablette de chocolat. » Moi, j'ai réfléchi un coup et j'ai dit que bon, d'accord. Alors papa est allé dans la cuisine et il a dit à maman en rigolant, que nous avions décidé de la garder et de nous débarrasser du têtard. Maman a rigolé aussi, elle m'a embrassé et elle a dit que, pour ce soir, elle ferait du gâteau. J'étais très consolé. Quand nous sommes arrivés dans le jardin, j'ai conduit papa, qui tenait le bocal, vers le bord de l'étang. « C'est là », j'ai dit. Alors j'ai dit au revoir à King et papa a versé dans l'étang tout ce qu'il y avait dans le bocal.

Et puis nous nous sommes retournés et nous avons vu le gardien du square qui sortait de derrière un arbre avec des yeux ronds.

« Je ne sais pas si vous êtes tous fous ou si c'est moi qui le deviens, a dit le gardien, mais vous êtes le cinquième bonhomme, y compris un agent de police, qui vient aujourd'hui jeter le contenu d'un bocal d'eau à cet endroit précis de l'étang ! »

par SEMPÉ et GOSCINNY



à confitures vide, et je suis allé dans le square, en faisant bien attention que le gardien ne me voie pas. Le gardien du square, il a une grosse moustache, une canne, un sifflet à roulette comme celui du papa de Rufus qui est agent de police, et il nous gronde souvent, parce qu'il y a des tas de choses qui sont défendues dans le square : il ne faut pas marcher sur l'herbe, monter aux arbres, arracher les fleurs, faire du vélo, jouer au football, jeter des papiers par terre et se battre. Mais on s'amuse bien quand même.

Eudes, Rufus et Clotaire étaient déjà au bord de l'étang avec leurs bocaux. Alceste est arrivé le dernier, il nous a expliqué qu'il n'avait pas trouvé de bocal vide, et qu'il avait dû en vider un. Il avait encore des tas de confiture sur la figure, Alceste, il était bien content. Comme le gardien n'était pas là, on s'est tout de suite mis à pêcher.

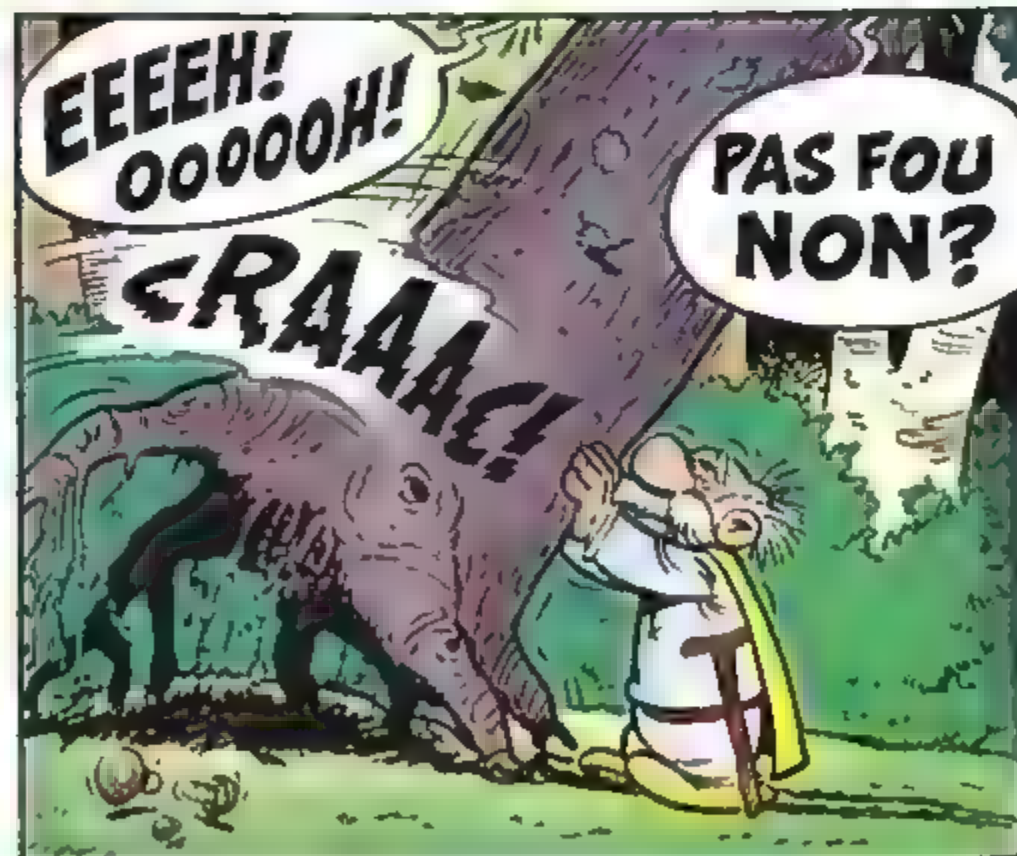
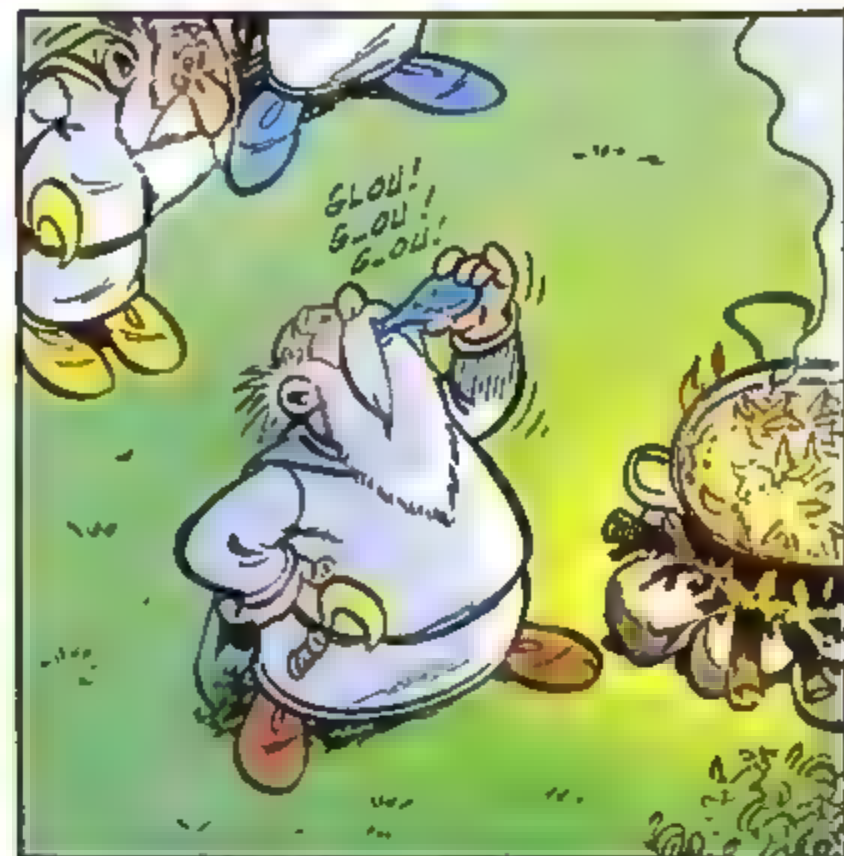
il a donné le plus petit à Alceste.

« Et qu'est-ce qu'on va faire avec nos têtards ? » a demandé Clotaire. « Ben, a répondu Rufus, on va les emmener chez nous, on va attendre qu'ils grandissent et qu'ils deviennent des grenouilles, et on va faire des courses. Ça sera rigolo ! » « Et puis, a dit Eudes, les grenouilles, c'est pratique, ça monte par une petite échelle et ça vous dit le temps qu'il fera pour la course ! » « Et puis, a dit Alceste, les cuisses de grenouille, avec de l'ail, c'est très bon ! » Et Alceste a regardé son têtard en se passant la langue sur les lèvres. Et puis on est partis en courant parce qu'on a vu le gardien du square qui arrivait. Dans la rue, en marchant, je voyais mon têtard dans le bocal, et il était très chouette, il bougeait beaucoup et j'étais sûr qu'il deviendrait une grenouille terrible, qui allait gagner toutes les courses. J'ai décidé de l'appeler King, c'est le

Astérix et les Goths

dessins: LIDÉRZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Astérix et Obélix accompagnent Panoramix à la réunion des druides. Les Goths rôdent dans la région, ayant mission de capturer le meilleur druide pour préparer l'invasion de la Gaule et de Rome avec l'aide de sa magie.



COCHISE

RESUME. — Cochise vient de faire arrêter une troupe de mineurs installés en fraude sur la réserve.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"





il est encore temps pour vous de

gagner un KODAK

QUE FAUT-IL FAIRE ?

1° - Tout simplement faire un beau dessin (en noir ou en couleurs) sur un papier de format maximum 21x27 cm. Votre dessin devra obligatoirement comporter la reproduction d'un ou plusieurs tubes de SIGNAL (vous pourrez en faire le corps d'un animal, une tour, ou bien des troncs d'arbre de la forêt... votre inspiration peut être sans limite).

2° - Ne manquez pas d'indiquer au dos du dessin et très lisiblement vos nom, prénom âge et adresse.

3° - Envoyez le tout, accompagné de l'étui carton d'un tube de SIGNAL à "CONCOURS SIGNAL - PILOTE, OPÉRATIONS PUBLICITAIRES, 19, Rue du Départ, PARIS-14°" au plus tard le 30 Juin, minuit.

Le règlement détaillé du concours est déposé chez Me. LESAGE, Huissier, 23, Rue de Cléry à PARIS. Tous les dessins resteront définitivement la propriété de la Société GIBBS.

Les Auteurs des 200 meilleurs dessins recevront un appareil photo KODAK Starlet. Alors, vite à vos dessins !

JEU DES CANNIBALES



Voici les
GAGNANTS
du mois de
MAI

1^{er} PRIX : Une lanterne de projection avec écran
Classe de 6^{ème} Garçons, Collège de BAUD (Morbihan).

Gagnent UN BALLON

Collège de Compostal à ROSTRENEN (Côtes-du-Nord);
Ecole Communale de JOURNIAC par LE BUGUE (Dordogne);
Ecole Saint-Joseph à MARPIRE (Ille-et-Vilaine);
Juvénat de Notre-Dame-des-Chênes à PARAMÉ (Ille-et-Vilaine);
Institution de la Providence à RENNES (Ille-et-Vilaine);
Ecole Saint-Martin, 92, rue du Président-Roosevelt à SARTROUVILLE (Seine-et-Oise).

GAGNEZ, VOUS AUSSI, PENDANT LES VACANCES, QUE VOUS SOYEZ AU COLLÈGE OU EN COLONIES.

MAI
Fête des mères

VOUS SAUREZ TOUT DU JEU EN DÉGUSTANT LES DÉLICIEUSES

CRÈMES DE GRUYÈRE



Le « 420 » dernier-né des dériveurs. Entièrement construit en matière plastique.

UN coup de feu claque sur l'eau. C'est le signal sonore du départ. Un nouveau pavillon vient de monter au sémaphore. C'est le signal visuel du départ.

Astour de la bouée, les bateaux oscillent. Certaines voiles semblent se coucher sur l'eau. Tout d'un coup, rangés comme des cocottes en papier, les bateaux prennent la même direction. Pas pour longtemps. Ils arrivent « en paquet » à la bouée suivante et tout de suite ils se séparent. Chaque voilier « court son bord » pour remonter le vent.

C'est une régate. Bientôt le plan d'eau (le terrain de la course !) est couvert de bateaux parsemés. On n'y comprend plus rien. Un observateur non averti peut estimer que cette course de bateaux : « C'est du vent. »

En consultant le Pilotorama que « Pilote » consacre au sport de la voile, en examinant le parcours de régate et la rose des allures, vous pouvez devenir des initiés.

Le sport de la voile connaît depuis ces dernières années un développement incroyable autour de ce qu'on appelle des « plans d'eau » : fleuve, rivière, lac, réservoir artificiel, mer, etc.

Le responsable de cette révolution est le dériveur. C'est un bateau sans quille, dont la dérive (sorte de barre de bois ou de métal) rentre à l'intérieur de la coque comme une lettre à la poste.

Un dériveur à 14 NF le kilog.

Parce que le dériveur est un bateau accessible aux jeunes, nous avons volontairement limité à celui-ci la description de notre « Pilotorama ». Bien entendu, il y a des dériveurs de toutes les tailles et de tous les prix. Le moins cher, en bois, revient à 14,11 NF le kilog. (il pèse 85 kg — faites le calcul !). Le moins cher en matière plastique revient à 25 NF le kilo (il pèse 98 kilos).

Les bateaux dont nous représentons le profil ont été choisis parmi les plus caractéristiques et les plus répandus... mais il en existe près de cinquante variétés...

Il y a des bateaux de régate comme le « Moth », le « Vaurien », le « Moume », le « 420 » qui sont d'excellents dériveurs d'initiation. Par contre, être à la barre d'un 505, d'un flau, d'un flying dutchman — ces deux derniers étaient aux Jeux Olympiques — n'est pas à la portée d'un débutant... loin de là !

Est-il nécessaire d'avoir un bateau pour faire de la voile ?

La réponse est simple : « Vous pouvez faire du bateau cet été... sans bateau. »

Comme tous les sports, la voile possède une direction au sommet. Il s'agit de la Fédération Française de Yachting à Voile. Elle peut vous donner des indications précieuses pour acheter un bateau ou pour désigner les clubs qui sont proches de vo-

tre résidence d'été. Nous avons constitué pour vous un bloc-notes d'adresses utiles qui vous permettront de vous documenter sur les écoles de la voile :

- Fédération Française de Yachting à Voile : 82, bd Haussmann, à Paris.
- Ponton des Glénans : 19, quai Louis-Bleriot, à Paris.
- Bases nautiques : 65, av. de la Grande-Armée, à Paris.
- Centres U.N.F. : 2, rue Lacuée, à Paris.

Il existe également des centres de formation nautique organisés par les directions départementales des sports auprès desquelles vous pouvez vous renseigner sur place.

Ainsi, vous redeviendrez écolier pendant les vacances en faisant de la voile sans être propriétaire d'un bateau !

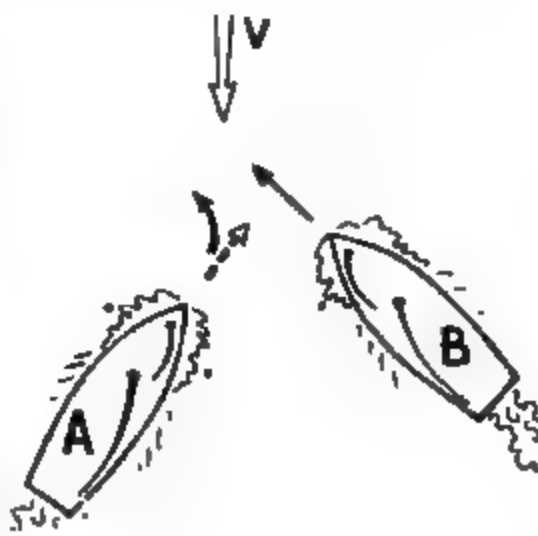
La sécurité avant le sport

Un bon conseil : ne vous lancez pas à l'eau tout seul. Le sport de la voile demande de la science et de la prudence !

De nouvelles règles, extrêmement sévères, vont être prises. D'ores et déjà le port du gilet de sauvetage est obligatoire pour les coureurs (équipiers ou skipper) de moins de 17 ans. Enfin, un dernier conseil, si vous montez à bord, ne dites jamais en désignant un filin « une corde ». La seule corde qui existe à bord d'un bateau est celle du battant de la cloche qui sert à « piquer les heures »...

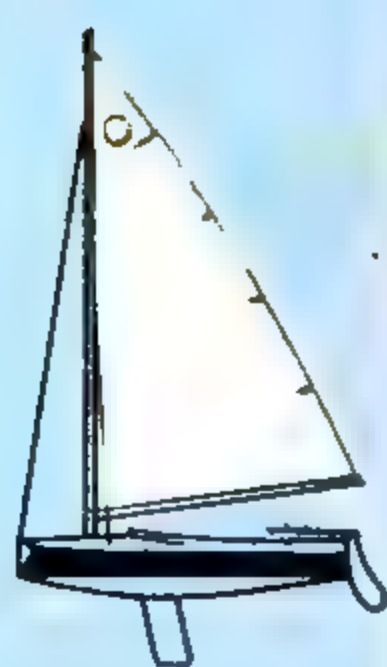
UN CODE DE LA MER

Il existe un véritable code de la mer qui édicte ses règles de priorité. Sachez qu'un bateau « au près » (voir notre pilotorama) a priorité sur tous les bateaux naviguant aux autres allures. Entre deux navires A et B au « plus près » celui qui est tribord amure « B » a priorité sur « A » qui est « bâbord amure ». « A » doit se détourner.



Voir pages suivantes notre pilotorama

①



MOYH
3,33 m
1 équipier



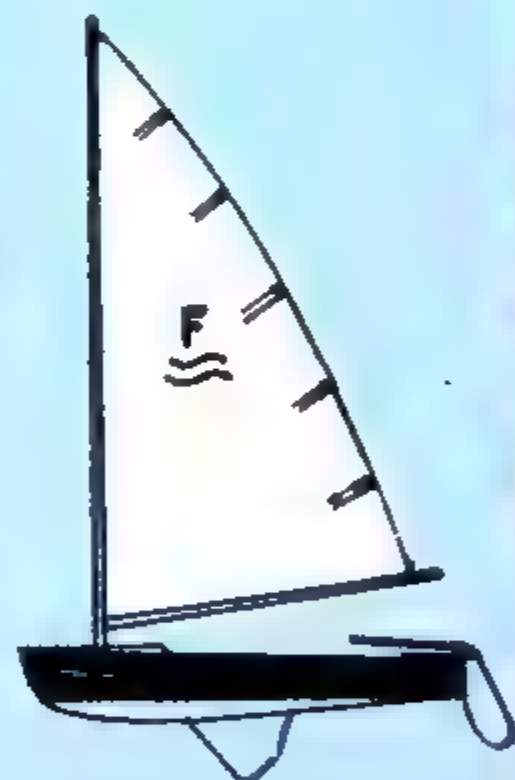
MOUSSE
3,90 m
2 équipiers



VAURIEN
4,08 m
2 équipiers



« 420 »
4,20 m
2 équipiers



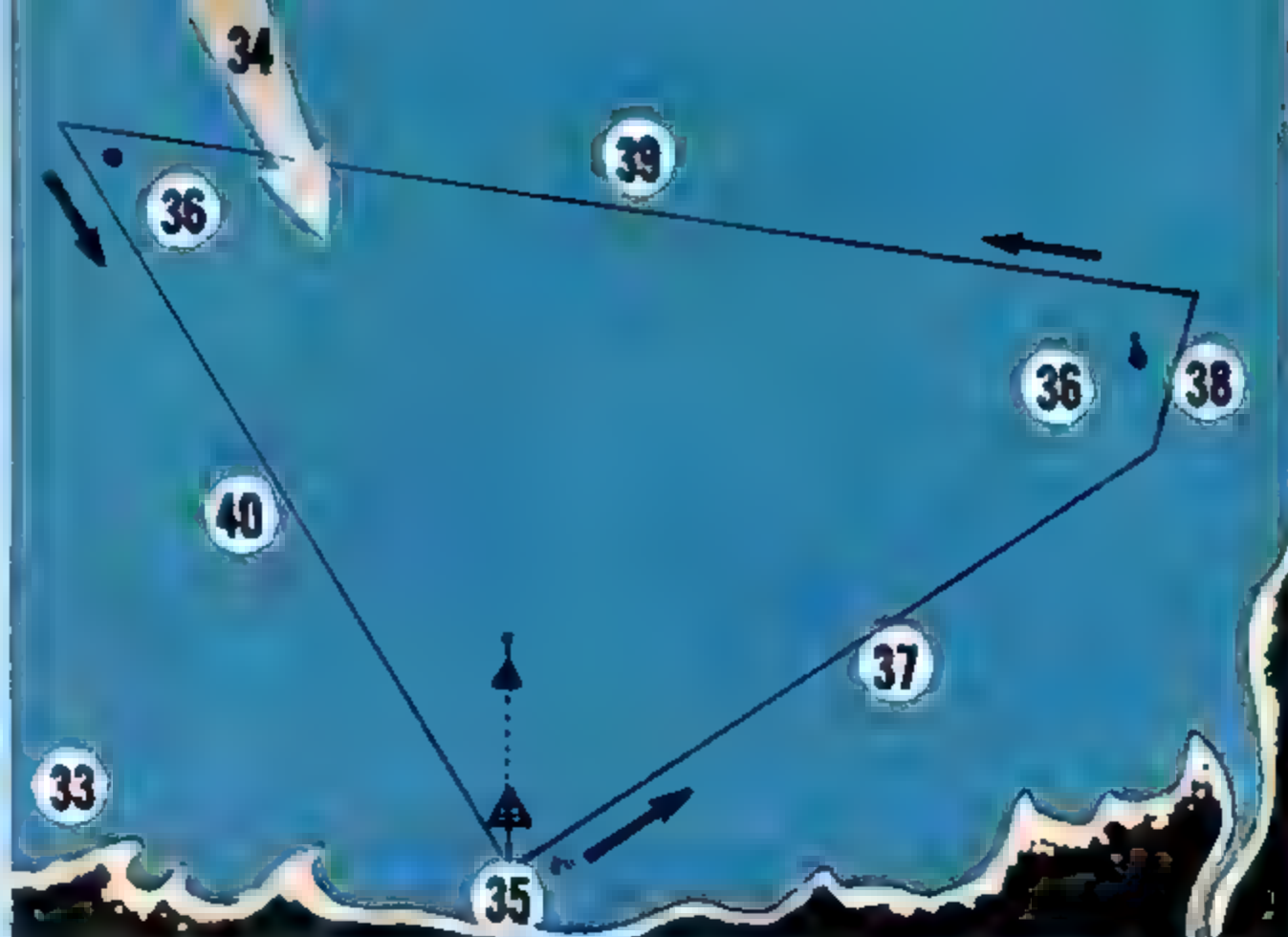
FINN
4,50 m
1 équipier



SNIPE
4,75 m
2 équipiers



FLIBUSTIER
4,80 m
2 équipiers



Pilote



PORT DE L'EAU ET DU VENT



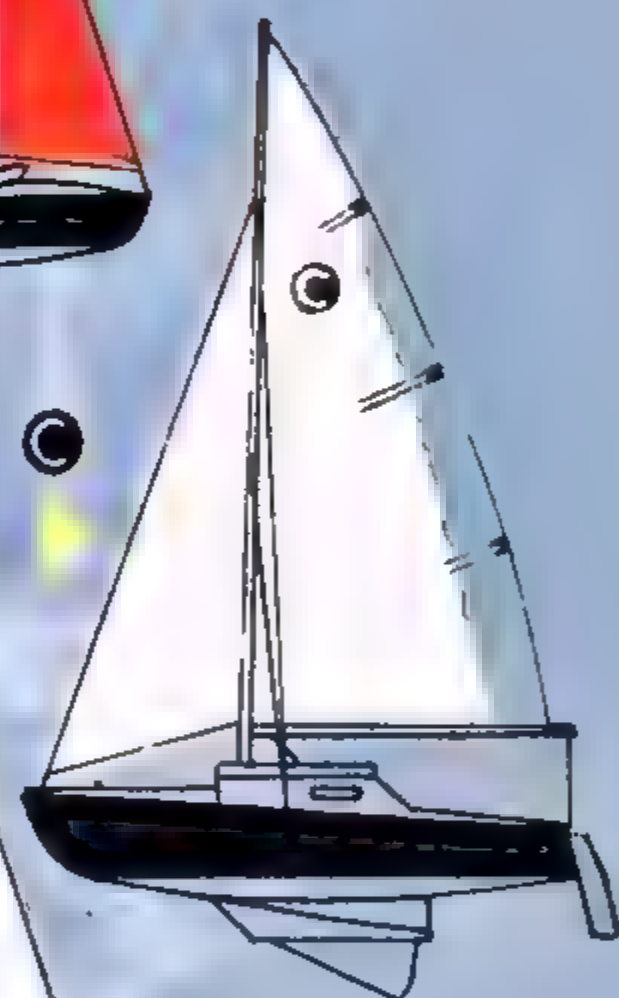
MARAUDEUR
4,80 m
croisière côtière



« 505 »
5,05 m
2 équipiers



PONANT
5,25 m
2 équipiers



FD CORSAIRE
5,50 m
croisière côtière



FLYING DUTCHMAN
6,05 m
2 équipiers

- 1 : Coupe d'un dériveur ● 2 : Dérive ● 3 : Puits de dérive ● 4 : Emplanture du mât ● 5 : Bôme ● 6 : Halebaut ● 7 : Cockpit (intérieur de l'embarcation) ● 8 : Banc ● 9 : Brise-lames ou déflecteur ● 10 : Gouvernail dont la barre est articulée afin d'être « à la main » du barreur quelle que soit la position de celui-ci ● 11 : Sangle de rappel sous laquelle viennent s'engager les pieds des équipiers ● 12 : Hauban ● 13 : Foc ● 14 : Ecoute de foc ● 15 : Grand-voile ● 16 : Palan d'écoute de grand-voile ● 17 : Faveurs (elles indiquent « virtuellement » la direction du vent) ● 18 : Barres de flèche ● 19 : Lattes de voile ● 20 : Laizes ● 21 : « Finn », le barreur est seul à bord, le mât sans hauban offre l'originalité de pivoter sur son emplanture avec la bôme qui n'est pas articulée ● 22 : Foc volant ou « Spinnaker » pour naviguer vent arrière ou grand large ● 23 : Equipage en rappel, le barreur contrôle l'écoute de grand-voile et l'équipier l'écoute de foc ● 24 : Trapèze ● 25 : Rose des allures (position des voiles par rapport au vent) ● 26 : Tribord amure (le vent vient de la droite) ● 27 : Bâbord amure (le vent vient de la gauche) ● 28 : Direction du vent ● 29 : Au plus près ● 30 : Large ● 31 : Grand large ● 32 : Vent arrière ● 33 : Parcours de régate ● 34 : Direction du vent ● 35 : Ligne de départ ● 36 : Bouée du parcours ● 37 : Navigation au large, bâbord amure ● 38 : Navigation au plus près, bâbord amure ● 39 : Navigation au plus près, tribord amure ● 40 : Navigation vent arrière.



les aventures de **PIERRE** et **PAUL**

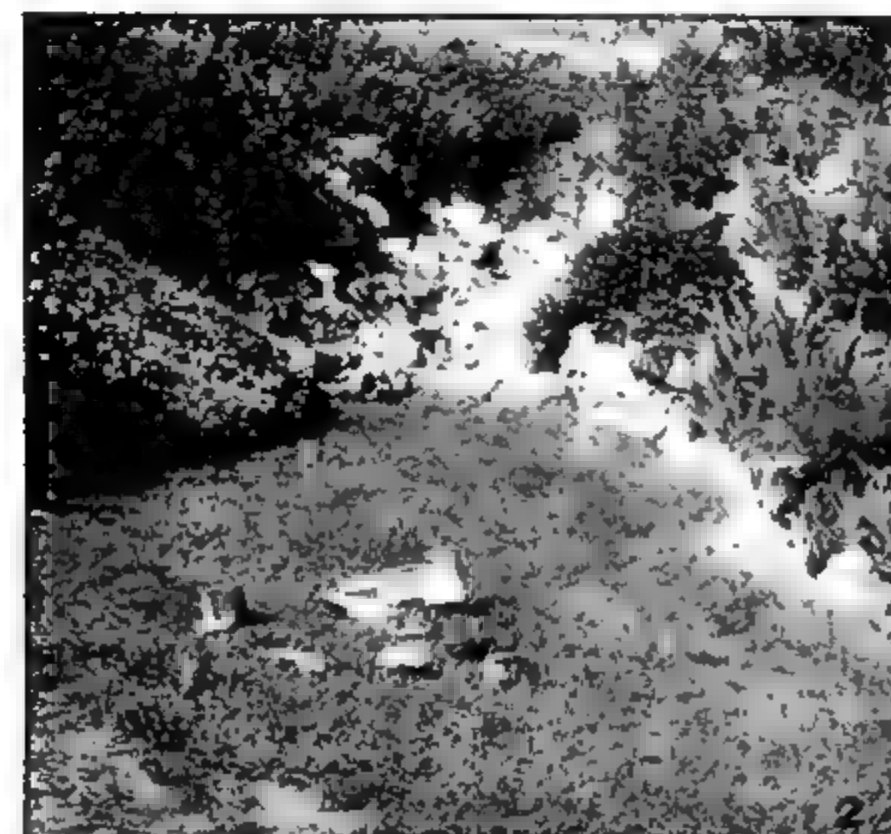
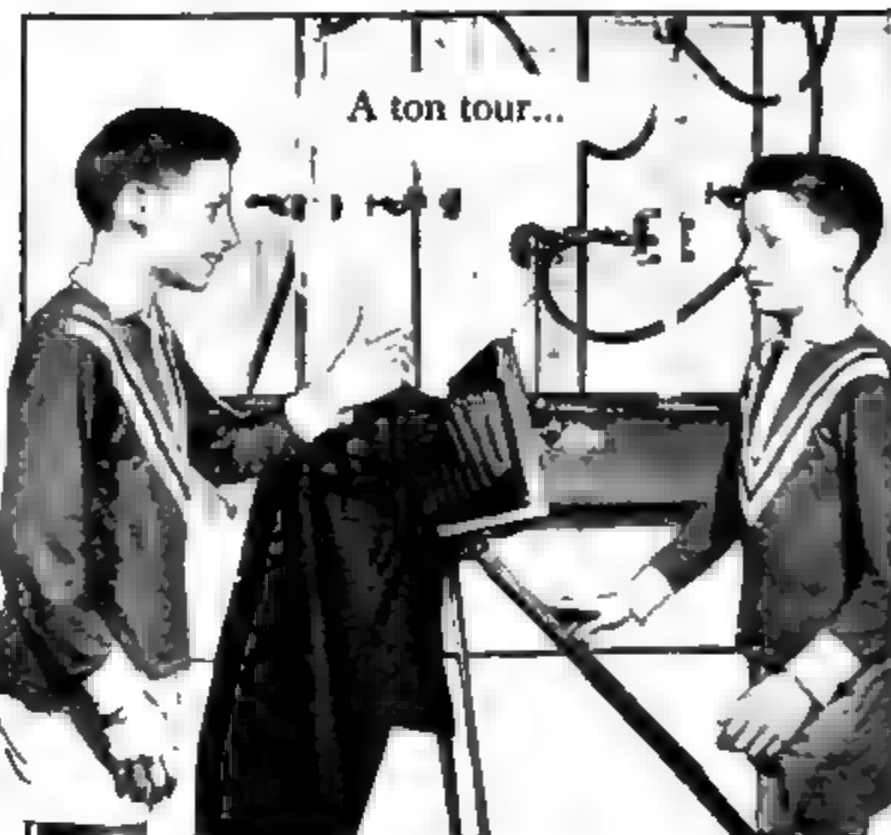
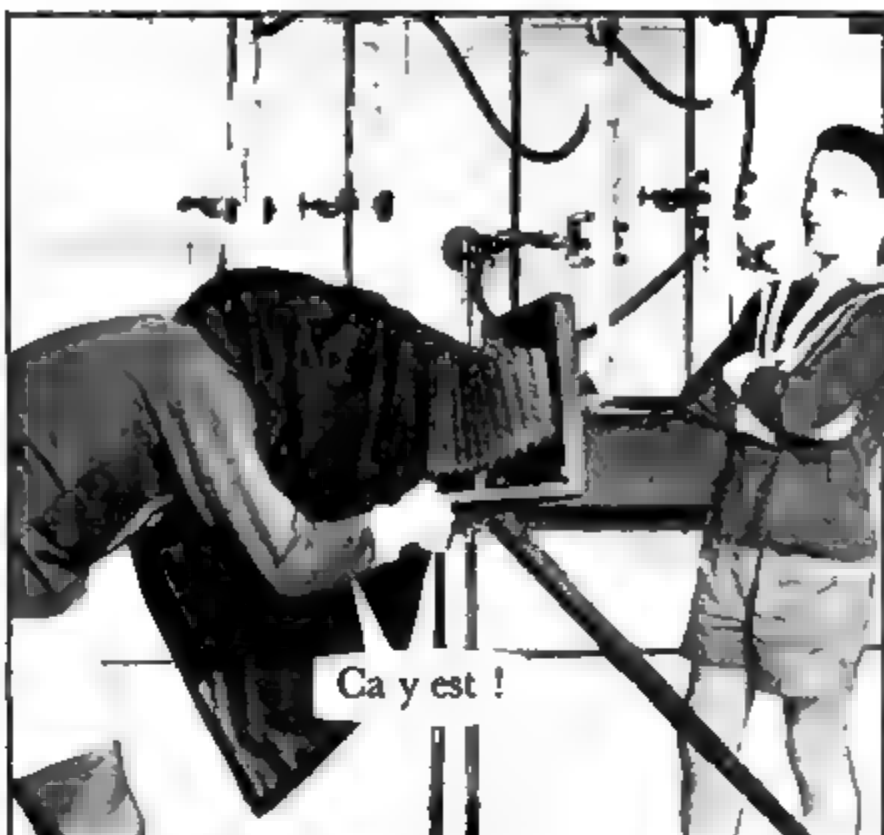
TEXTE
GOSCINNY

PHOTOS
J. GUYOT

DESSINS
Roger Jay



Deux de nos lecteurs, Pierre et Jean Touzun, sont les héros de cette histoire, dont nous commençons aujourd'hui la publication. Une histoire d'une formule absolument originale, et qui entraînera nos deux sympathiques jumeaux dans une aventure fantastique, après le plus incroyable des voyages.





P'TIT PAT

RESUME. — P'tit Pat et son amie Zézette ont saboté le « Tamanoir »...

DESSINS DE DAGUES - TEXTE DE FORLANI



HAVRE SOIR

Page HUIT



PATRICK MARTIN (un jeune parisien). "J'ai nagé sous l'eau pendant cent bons mètres. J'ai couru jusqu'au poste de police. Après, à bout de force je me suis évanoui."



JOSETTE LACROIX (fille de marinier). "Pour avoir peur, il faut voir le danger. Moi, sans lunettes, je ne vois rien. Alors, j'ai foncé !"



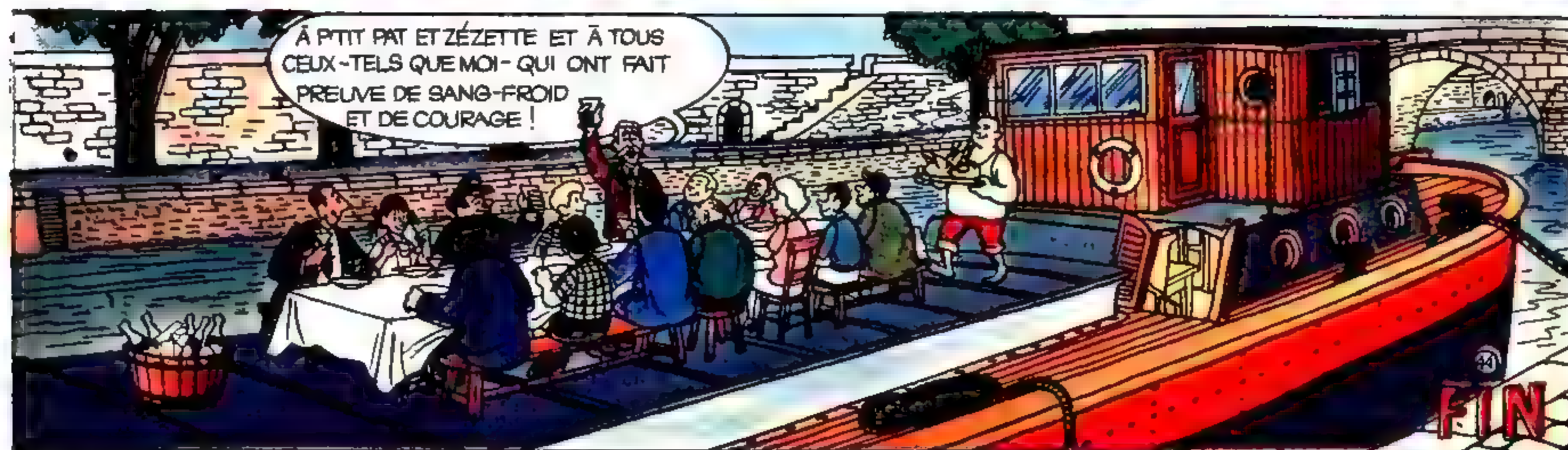
INSPECTEUR BORELLI (de l'Interpol). "La prise est encore plus belle que prévue. R.R.C. (alias Robert Robert Courtois) est en réalité un évadé de Sing-Sing jadis connu sous le nom de "Big dollar".



COMMISSAIRE DUVAL. "Big dollar et ses hommes emportent dans leurs bagages près de 9 milliards en monnaies de 47 pays."



JOËL CAPERNAC (expert de la marine). "Grâce à leur bateau truqué, ces gredins avaient déjà séjourné dans 13 ports tant français qu'étrangers."



FIN



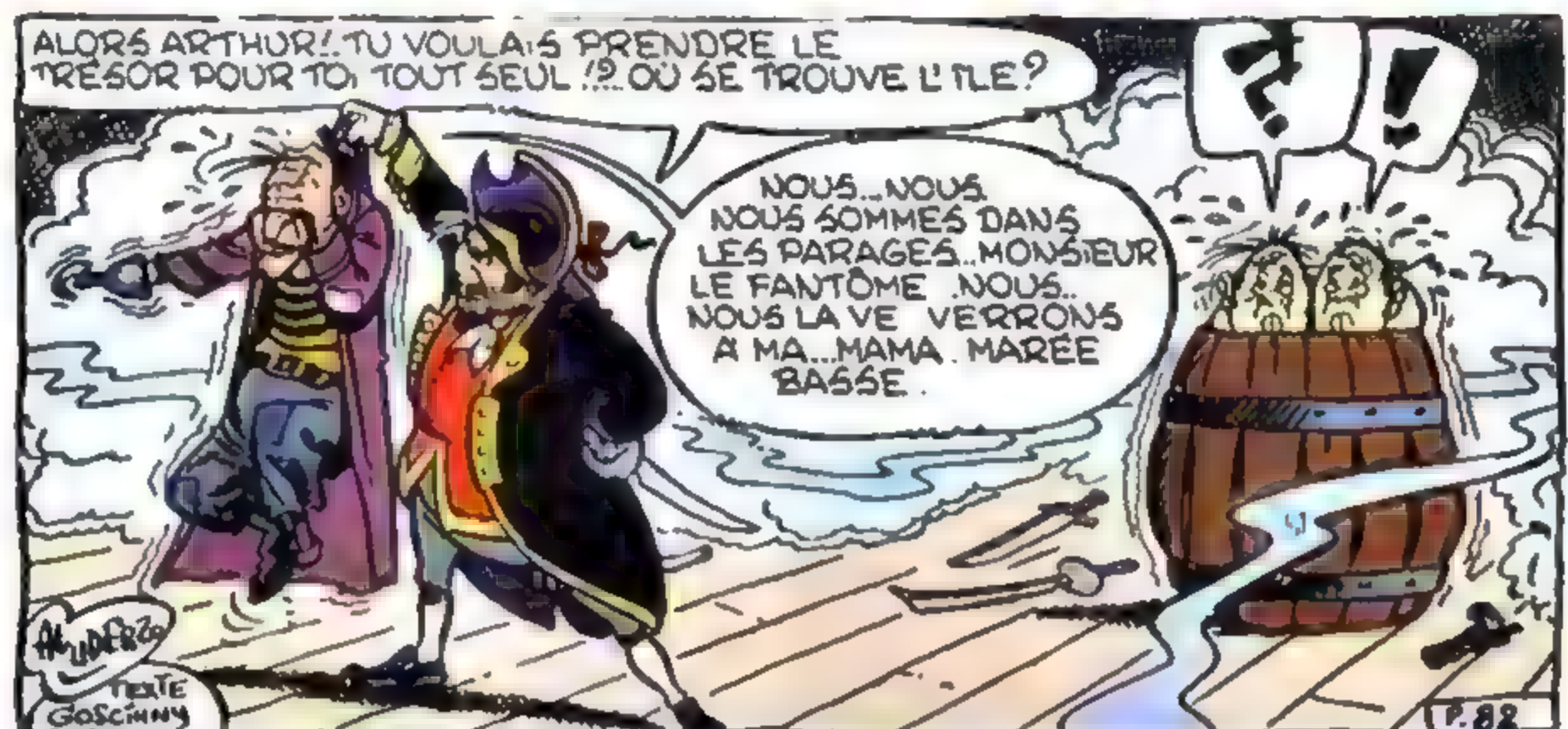
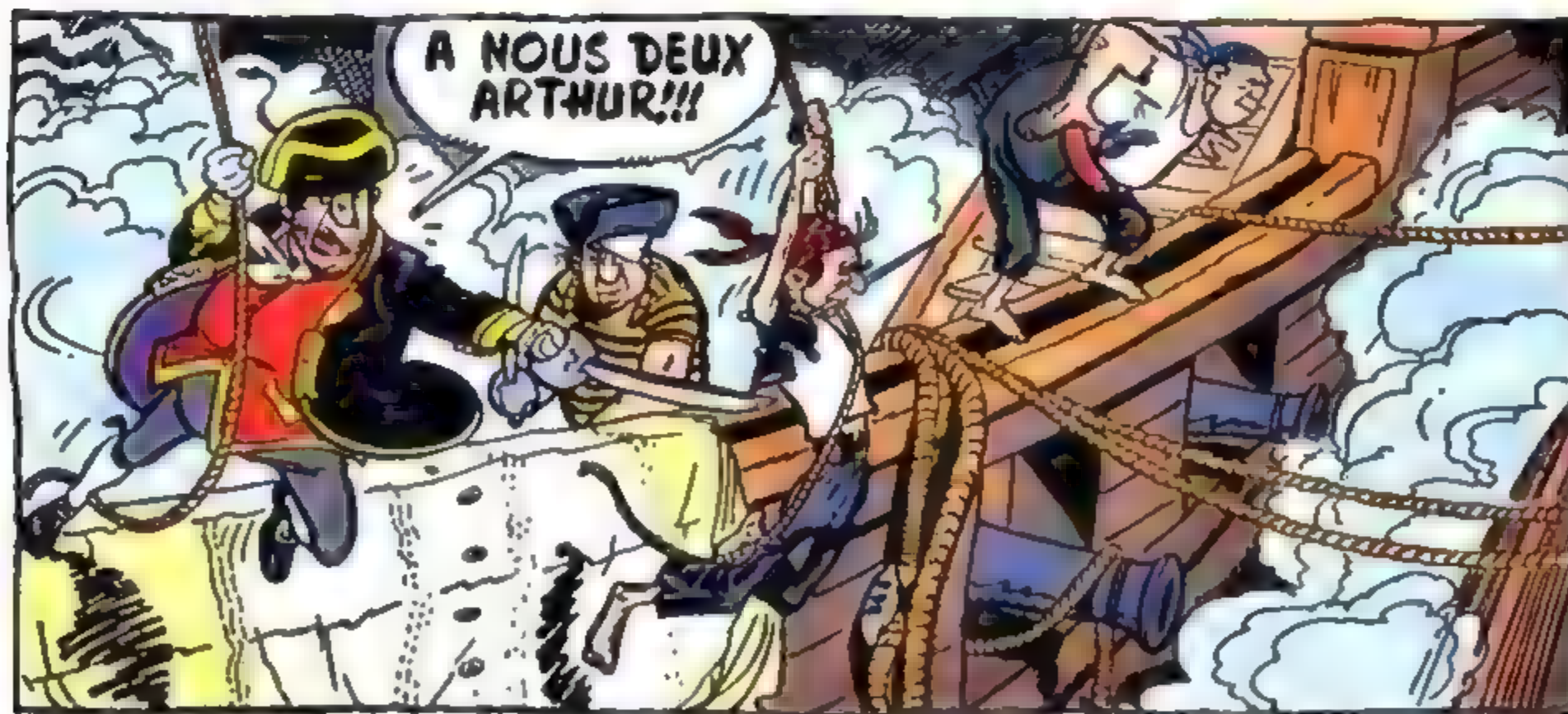
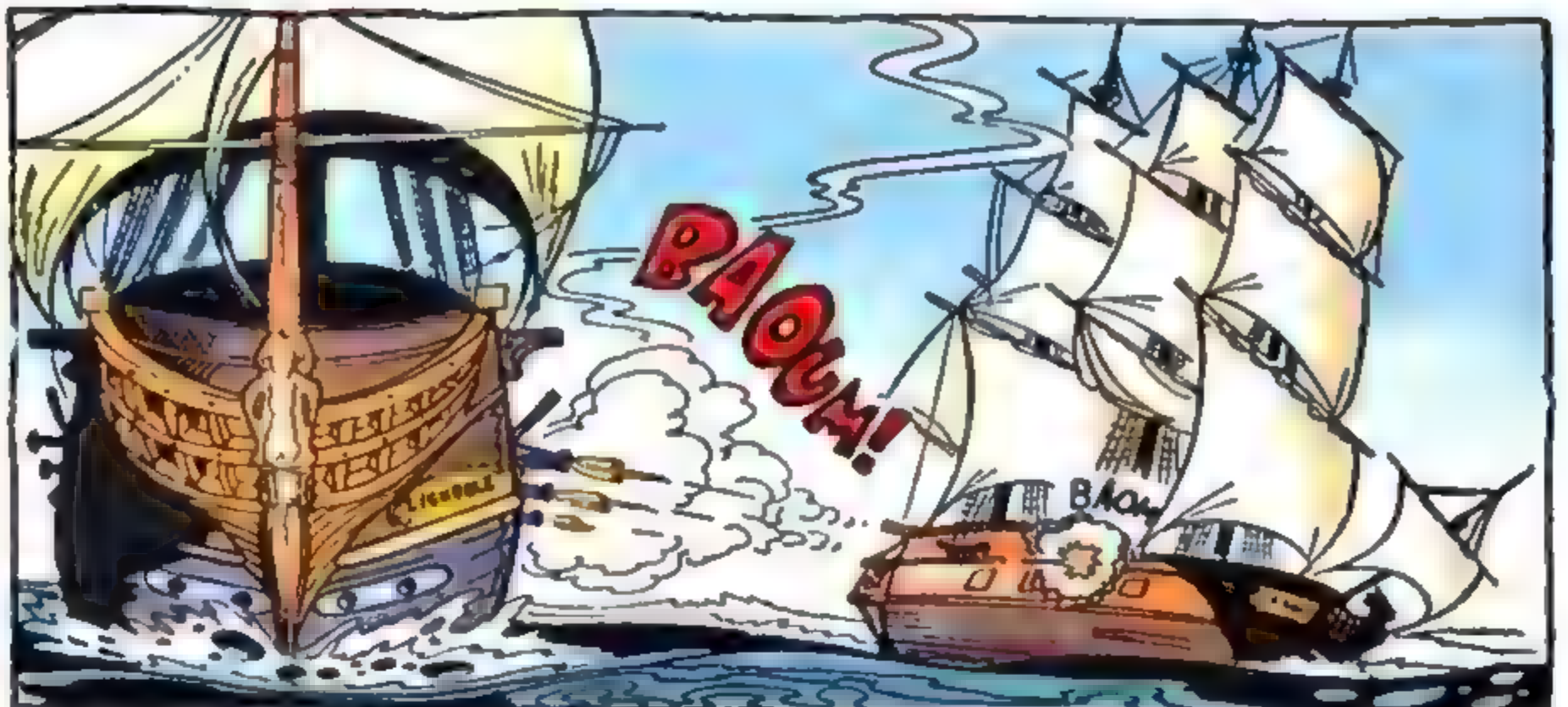
Jehan Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY

DESSINS : UDERZO

TEXTE : GOSCHNY

RESUME. — Leusallée cherche un trésor abandonné par le pirate Violet au cœur de l'Océan. Soupolet et ses hommes sont recueillis à bord du navire du terrible corsaire Violet! Ce dernier livre alors un combat à « La Brave »...



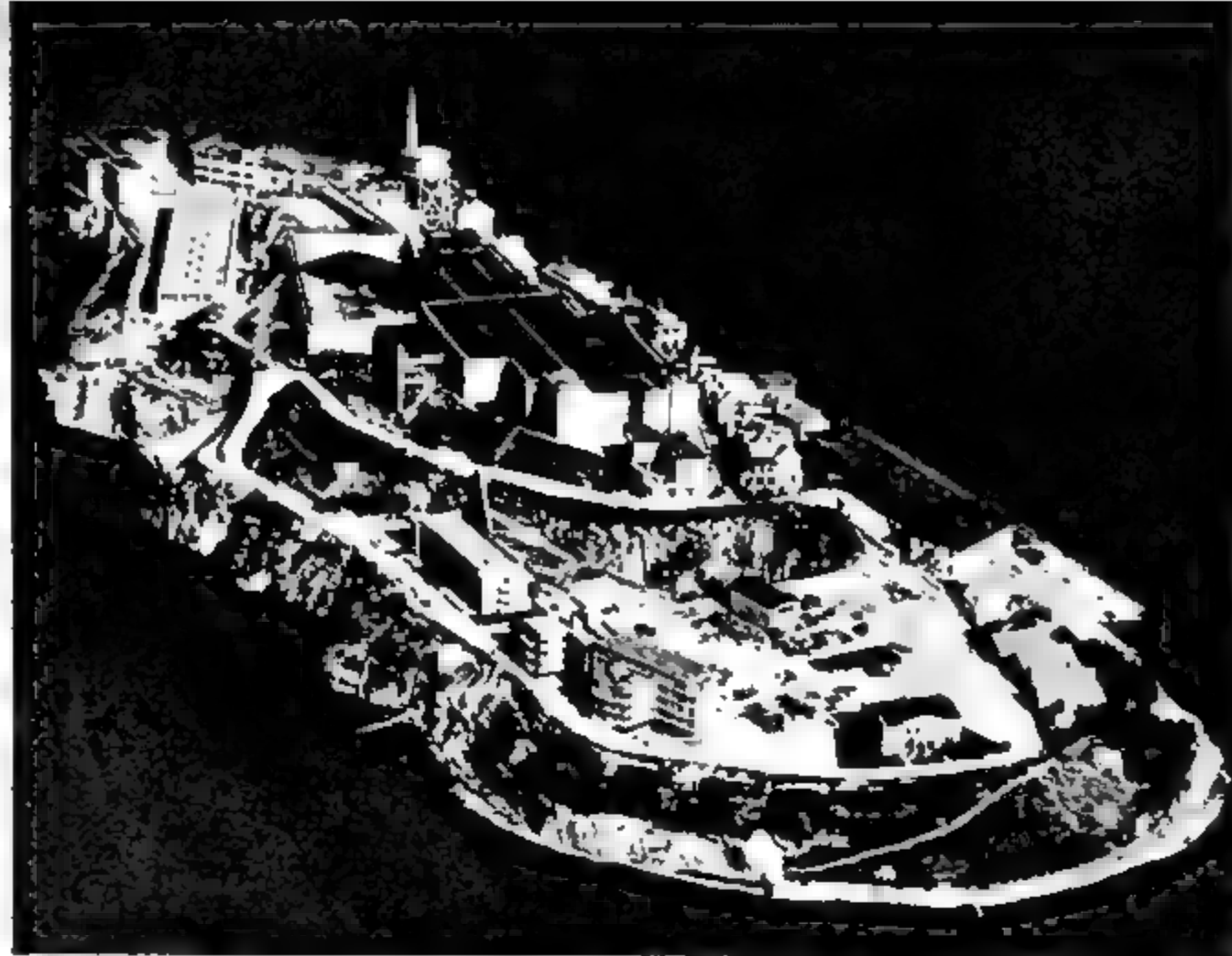


CATHERINE DEMONGEOT. l'interprète principale du film "Zazie dans le métro" :

**Tes chewing-gum
... c'est des Chiclets au moins ?
...parce que les Chiclets, c'est bon...
drôlement plus longtemps !**

"Tu vois, il ne faut pas croire que tous les chewing-gum, c'est pareil. Chiclets, c'est bien mieux, parce que c'est à la fois une dragée et un chewing-gum. D'abord tu croques une dragée... meilleure qu'un bonbon... Et puis, tu mâches, tu mâches, et ça devient du chewing-gum ! C'est bon, tu sais... c'est frais, drôlement plus longtemps qu'avec les autres. Demande vite 0,10 NF à ta maman. On va en goûter."

3 parfums : Peppermint, Spearmint, Tutti-Frutti.



Alcatraz, la prison dont on ne s'évadait pas, va fermer ses portes. L'entretien des gardiens plus nombreux que les détenus, revenait trop cher à l'État. Bientôt un casino s'élèvera sur l'île.

LA PRISON DONT ON NE S'ÉVADAIT JAMAIS

La prison la plus célèbre du monde va disparaître pour laisser la place à un casino. Alcatraz, où furent détenus les « rois » de la pègre américaine va être désaffectée. Les 89 « convicts » qui y sont encore détenus sous la garde de 120 policiers, seront extraits d'ici quelques jours de leurs cellules peintes en vert pâle (couleur fonctionnelle pour calmer les esprits) pour être dirigés vers d'autres pénitenciers U.S.

C'est un rapport de l'administration pénitentiaire américaine qui est la cause de cette mesure.

Chaque prisonnier d'Alcatraz coûtait aussi cher à l'État que s'il était installé au Waldorf Astoria, le palace de New York !

Alcatraz, dont le nom français est « Pélican », est une île de 4 kilomètres carrés qui se dresse dans la baie de San Francisco, à 4 kilomètres du Golden Gate Bridge, le fameux pont de la porte d'or, le plus grand pont suspendu du monde.

Pour y parvenir : un seul bateau ! Le vieux « Worden Johnston », un skamership noir à bande rouge qui accomplit la liaison régulière (un aller et retour par jour) entre l'île maudite et le continent.

Alcatraz possède 300 cellules qui ont toutes un poste de radio, un lit, une chaise, une table et un coin toilette. La prison n'affiche jamais complet. En 1935, le nombre des détenus a atteint son chiffre record : 227. Actuellement, il y a 89 prisonniers, dont un Français, Maurice Chalais, originaire de la banlieue parisienne, qui fit ses études de droit à la Sorbonne, avant de venir chercher fortune aux U.S.A. en 1947. Il devait terminer son voyage sous le matricule 128 à Alcatraz, après une série impressionnante d'agressions à main armée.

Depuis la fin de la guerre, 963 prisonniers sont entrés à Alcatraz ; 480 ont été renvoyés dans d'autres prisons ; 132 relâchés sous caution ; 54 sont sortis à expiration de leur peine et 47 y sont morts.

Alcatraz est en effet la prison des fortes têtes, des prisonniers difficiles qu'il faut mater à tout prix.

Depuis l'inauguration, il y a trente ans, l'emploi du temps n'a jamais varié à Alcatraz : lever à 6 heures, petit déjeuner (pain, beurre et café) et atelier jusqu'à midi. A 13 heures, après un repas où il n'est jamais servi d'alcool, reprise du travail. Le dîner est servi à 17 heures dans un réfectoire et les « convicts » ont ensuite quartier libre dans leurs cellules individuelles jusqu'à 19 h 30, heure de l'extinction des feux.

Comme dans toutes les prisons du monde, on a beaucoup rêvé d'évasion à Alcatraz, mais cinq « convicts » seulement ont essayé en vingt-huit ans.

Mike the Gun (Mike le fusil) avait réussi, en 1943, à séduire la femme d'un gardien qui lui « prêta » l'uniforme de son mari. « Mike the Gun » réussit à quitter Alcatraz, mais il fut arrêté à bord du « Worden Johnston ».

En 1958, deux autres prisonniers tentè-

rent la « belle » à leur tour. Aaron Walter Burgett, vingt-huit ans, et Clyde Johnson, vingt-cinq, parvinrent à sortir, eux aussi, de la forteresse en profitant d'un battement au moment d'un changement de gardes. Johnson fut abattu d'une rafale de mitraillette, Burgett réussit à plonger dans le Pacifique, mais il se noya et l'on retrouva son corps deux semaines plus tard.

Alcatraz a aussi connu la plus terrible mutinerie de l'histoire pénitentiaire américaine. Le 2 mai 1946, les « convicts » se révoltèrent. Durant 48 heures, les prisonniers contrôlèrent le bloc cellulaire, et le mirador central où étaient enfermées les armes à feu. Il fallut, pour les mater, faire appel aux « marines » (fusiliers marins) et aux équipages de deux contre-torpilleurs.



W. Burgett tenta la belle. On retrouva son corps dans le Pacifique deux semaines plus tard.



Johnson réussit à sortir de la forteresse, mais fut repris sur le bateau assurant la liaison.

LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINÉES

MICKEY LE PLUS CÉLÈBRE DES RONGEURS

Une grande enquête de Remo Forlani

8

Remo Forlani a entrepris de nous raconter la véritable histoire des bandes dessinées depuis les créateurs de genre jusqu'aux maîtres modernes tels que Uderzo et Hubinon que vous connaissez bien. Après M. Jebo, Feneuillard et Cosinus, Bécassine, Ribouldingue, Croquignol et Filochard et Bibi Fricotin, nous assistons aux balbutiements du dessin animé et à l'avènement du grand maître Walt Disney. Aujourd'hui : la carrière internationale de Mickey la souris.



AUJOURD'HUI, le dessinateur Walt Disney est connu du monde entier. Aujourd'hui, il ne dessine plus guère et c'est bien regrettable. Pendant qu'il joue au petit train dans son ranch, pendant qu'il préside aux (lucratives) destinées de Disneyland (voir « Pilote » n° 75), d'innombrables artisans inondent le monde de dessins auxquels son nom sert de label.



De la confiture au dessin animé

Dans des ateliers de Paris, de Milan, de Londres, on fabrique des histoires « à la manière de Disney ». Ces histoires jouissent d'un immense succès. Comparées aux premiers Mickey, aux premiers Donald, elles perdent beaucoup de leur charme. M. Walt Disney n'a plus le temps de dessiner et nous le déplorons.

Né à Chicago, le 5 décembre 1901, de parents germano-irlandais, le jeune Walt avait ce qu'il est convenu de nommer « la bosse du dessin ». Il avait aussi le don du mouvement. Tout jeune déjà, il est capable de croquer sur le vif un cheval galopant ou un oiseau volant à tire d'ailes.

Le célèbre petit souris de Walt Disney connaît le succès en toutes les langues. Mickey parle français, italien, espagnol. Des ateliers à Milan, à Paris, à Londres continuent à fabriquer des histoires à la manière de Disney, pour des millions de lecteurs.



A 17 ans, le père de Walt, qui était charpentier, décida que son rejeton allait entrer comme ouvrier dans une usine de confiture. Ignorant sans doute que le jeune Charles Dickens avait débuté en emplantant des boîtes de cirage, Walt Disney refusa de mettre en pots de la gelée de groseille et des poires au sirop. Employé de poste, homme à tout faire d'une agence de publicité, Walt Disney fit ses premières armes dans le dessin animé aux environs de 1920.

Entre 1922 et 1923, il réalisa sept courtes bandes. L'une d'entre elles (le Petit Chaperon rouge) constitue le premier emprunt de Walt Disney aux maîtres du conte de fées. Ces dessins animés, assez primaires, ne firent pas grand bruit. A l'époque, le dessin animé américain avait déjà sa vedette : Félix le chat. Désireux de concurrencer ce populaire félin et de tirer parti de ses dons de dessinateur animalier, Disney créa un lapin aux oreilles démesurées : Oswald.

En 1927, enfin, en collaboration avec Ub Ywerks, Walt Disney produisit ses premiers Mickey.

Cette petite souris aux oreilles rondes et vêtue d'une culotte de gamin allait dater le pion aux plus brillantes des stars hollywoodiennes. Walt Disney voulait la baptiser Mortimer, c'est sa femme qui eut l'idée de Mickey. Jamais marraine ne fut mieux inspirée.

Qui pourrait se vanter de ne pas connaître Mickey ? Peu de temps après sa naissance, sur les écrans, il fit son entrée dans la presse. Mickey Mouse devint très vite une des vedettes de la bande dessinée.

Avant guerre, en France, on pouvait suivre ses aventures chaque matin dans le « Petit Parisien ». Le jeudi, dès 1934, Mickey fut le héros d'un hebdomadaire qui portait son nom.

Le journal de Mickey d'avant guerre était très différent de celui qui paraît aujourd'hui. Publié à Paris, dès

octobre 1934, le journal de Mickey proposait à ses lecteurs, en plus des farces de Pim, Pam, Poun, des aventures de Jim-la-Jungle, du Père Lachloche, de Jacques Beau-nez, policier, et des « Malheurs d'Annie », deux bandes signées Disney.



Remo Forlani montre à son jeune fils Laurent une des pièces maîtresses de sa collection.

La première mettait en scène Mickey et ses amis (sa fiancée Minnie, la vache Bellecorne, le cheval Dusabot) et ses ennemis (Chicaneau et Le Frisé — pirate à jambe de bois).



De Topolino à Paperino

L'autre bande ne faisait que reprendre, au fil de leur apparition sur l'écran, les succès de Walt Disney.

Il y eut d'abord les Silly Symphonies (Symphonies Folâtres) délicieuses féeries peuplées d'oiseaux, de poussins polissons, de lapins peintres d'œufs de Pâques...

Ensuite, vinrent les Trois Petits Cochons (bande inspirée par le film réalisé en 1933), Blanche-Neige, Pinocchio, « Elmer l'Éléphant »...

Ces histoires publiées d'abord aux U.S.A. étaient reproduites dans presque tous les pays. En

Italie — par exemple — Mickey (alias Topolino) jouit toujours d'une faveur immense ainsi que Donald (devenu Paperino).

Il est difficile, sinon impossible, de déterminer à quel moment Walt Disney cessa de dessiner les dessins signés Disney. Ce qui est

certain, c'est que la simple comparaison d'un Mickey des années 30 et d'un Mickey d'aujourd'hui est des plus éloquentes.

Ce qui sort des « studios Disney » est parfait, trop parfait. Cendrillon est trop sophistiquée, la machinerie d'Alice a tué le merveilleux, Mickey n'a rien gagné en coiffant un feutre mou et en troquant sa culotte de gosse contre un pantalon de gravure de mode.

Walt Disney avait cent fois plus de talent et d'humour quand, à vingt ans, il rêvait de devenir l'égal de Pat Sullivan, qu'aujourd'hui entouré de gagmen.

Qu'importe ! Il a inventé Mickey, Donald, Pluto. C'est déjà bien beau.

La semaine prochaine :

Bicot, président du club des Ran-tan-plan.



ALAMO

RESUME. — 1836. Le général Santa Anna, président du Mexique, désireux de reprendre aux Américains les territoires naguère concédés et qui devaient former le nouvel Etat du Texas, assiège, dans l'ancienne mission fortifiée d'Alamo, la minuscule garnison américaine, commandée par Jim Bowie — gravement malade — et par le colonel Travis, auxquels Davy Crockett est venu prêter main-forte avec une poignée de volontaires du Tennessee.

En touchant le sol, McGregor se tordit la cheville sur une pierre. Sa jambe droite céda sous son poids. Il entendit l'os se briser et, en regardant, il vit qu'il avait percé sa cuisse. Il tenait encore un de ses pistolets. Il roula sur le flanc et se mit à remuer pour récupérer l'autre, que sa chute lui avait fait lâcher. Il vit le flot de blanc et de bleu se précipiter de l'autre bout de la plaza. Les hommes qui étaient descendus du toit en même temps que lui couraient s'enfermer dans les bâtiments, derrière lui. Il était tombé entre deux portes, l'une et l'autre trop loin pour qu'il pût s'y trainer. D'ailleurs elles se fermèrent au moment où il envisageait l'effort nécessaire. Il examina ses pistolets. Tous deux étaient chargés.

Hawkins survint alors, le prit sous l'aisselle et voulut le soulever.

— Non, non ! cria McGregor.

Trois soldats hurlants se détachèrent de la rue et se précipitèrent sur eux. McGregor traversa la poitrine du premier. Hawkins évita, d'un revers de sa carabine, un coup de baïonnette et enfonça la crosse, de toutes ses forces, dans la gorge du second. A cheval sur les jambes de McGregor, Hawkins poussa un grognement en lançant la carabine sur le troisième.

— On va leur en faire voir de toutes les couleurs d'un arc-en-ciel irlandais, dit-il.

Et il traîna McGregor contre le mur. La ruée des baïonnettes arrivait sur eux. Mark Hawkins eut beau faire tourner sa carabine et s'en servir comme d'une massue, elle lui fut arrachée des mains. Il éventa un homme d'un coup de couteau. Il jouait encore du couteau quand les baïonnettes le clouèrent de trois côtés à la fois.

McGregor vit les pointes aiguës plonger vers lui. Il jeta le pistolet vide. Le chaume de ses sourcils roux s'abaissa sur ses yeux, sa bouche grimaça de mépris et il abattit un soldat qui avait perdu son shako.

Les baïonnettes étaient comme des traits de feu, pas tellement douloureux. McGregor martela le crâne d'un jeune soldat qui était tombé à genoux près de l'Ecosais.

Au moment où sa tête retombait sur sa poitrine, il entendit un chant de cornemuses. Et les soldats furieux continuèrent à le larder de coups de baïonnette.

Ce fut le mur sud qui céda le dernier. Il tomba quand ses défenseurs virent les hordes de soldats mexicains qui emplissaient toute l'extrémité nord de la plaza et les centaines d'autres qui passaient par la brèche.

Crockett fit passer la moitié de ses hommes de l'autre côté de la palissade pour tenter d'arrêter la ruée devant le mur bas de la cour. Mais ils étaient trop peu nombreux dès le début. La défense de la palissade se trouva affaiblie par cette division. Les survivants de la colonne mexicaine qui avait jonché le sol de ses morts devant la barricade et qui s'était repliée vers les « jacals » de pierre, au sud d'Alamo, prenaient maintenant la palissade d'assaut. Deux des pièces de quatre tirèrent une dernière salve. Les canonnières survivants coururent vers la chapelle.

A l'extrémité sud du mur bas, les hommes de Crockett se retirèrent dans la graineterie et Crockett avec eux. Depuis le seuil, ils abattaient des Mexicains avec chaque coup de feu.

Sur le toit de la chapelle, le colonel Bonham avait fait travailler les servants comme des démons, dans les intervalles entre les trois assauts. Il avait monté l'une des pièces de douze à l'angle sud-ouest de la chapelle, là où se trouvaient encore des poutres camentées qui protégeaient les petites pièces au-dessous. Les canonnières lâchèrent une volée de mitraille au beau milieu des Mexicains hurlants. Le résultat fut horrible. Avant qu'ils eussent pu tirer une seconde volée, la pièce de dix-huit intervint, de l'angle sud-ouest de la plaza. Hutchinson et ses canonnières l'avaient tournée avec l'énergie désespérée de ceux qui ne veulent pas abandonner.

Du seuil de la graineterie, Crockett vit la pièce de quatre qu'on dirigeait vers le bâtiment. Il avait avec lui Micajah Autry, le docteur Thompson, Purdy Reynolds et quelques autres.

— Il faut qu'on ait ce canon, garçons, dit Crockett.

Le canon de la chapelle et l'ultime salve de la pièce de dix-huit leur donnèrent l'occasion désirée. Ils se précipitèrent et massacrèrent les canonnières mexicains.

Mais quand ils voulurent reprendre le che-

min de la graineterie, ils furent interceptés par vingt ou trente soldats qui avaient crevé les sacs de terre entassés sous la porte cochère et s'étaient rués dans la plaza. Les quelques hommes de Crockett se battirent comme des chats sauvages, déchirant et hurlant ; comme des ours, frappant et grognant ; comme des démons sortis de l'enfer, rugissant leur colère... comme des gars du Tennessee. Un par un, ils tombèrent, au milieu d'un cercle de morts. Crockett se retrouva seul. Frappés de terreur, quelques-uns des soldats reculérent devant lui, cet homme terrible dont le bonnet de fourrure agitant sa queue en tous sens, et qui brandissait ses armes, une carabine dans la main droite, un long couteau dans la gauche. Les yeux injectés de sang, rugissant de colère, il ne les attendait point ; il se précipita sur eux. Mais tous n'étaient pas frappés de stupeur. Il en était qui haïssaient cet homme plus que tous les autres défenseurs du fort réunis. Du haut des murailles, il les avait insultés, il les avait tués avec une démoniaque adresse, il s'était ri du feu de leurs mousquets.

Vizente Zambrano lui brisa le bras droit d'un coup de mousquet. Simon Escamilla lui enfonça sa baïonnette dans l'épaule gauche et se fit ouvrir le ventre par la même occasion. Le bras gauche, tout poisseux de sang, tenait toujours le couteau. Il y fallut les vies de Jose Gotari et d'Ignacio Albrego. Quelqu'un tira en plein dans la poitrine du monstre, mais il ne voulut toujours pas mourir. Il vira sur ses talons et un soldat qui se précipitait sur lui baïonnette en avant l'enfonça dans la gorge d'un camarade.

Quand enfin il s'abattit, ceux qui, frappés de stupeur, s'étaient tenus à l'écart, se jetèrent sur lui avec des oris de déments pour aider à mutiler son corps.

Le combat était loin d'être terminé. Mort était le canonnière Hutchinson et tous les servants, sauf un, de la pièce de dix-huit, réduite au silence. Mort, le vaillant Nonham, en travers du canon qu'il avait fait tirer deux fois du haut du toit de la chapelle. Et les canonnières étaient mortes, autour de la pièce, sauf ceux qui avaient reculé, de plate-forme en plate-forme, jusqu'à la chapelle d'où ils continuaient à descendre des soldats.

En travers de l'affût du canon renversé, au nord, gisait le colonel Travis, une balle de pistolet dans la tête.

A plat ventre dans la plaza, gisait Evans, abattu au moment où il se précipitait désespérément vers la sacristie pour mettre le feu à la poudre qui y était entreposée.

Dans toute la plaza, il ne restait plus un seul Américain vivant.

Mais il y en avait dans tous les bâtiments, coincés, pris au piège, mais encore prêts à se battre. Ils connaissaient leur sort.

Le feu des carabines qui tiraient des fenêtres du premier étage, dans les longs bâtiments, avait éloigné ceux qui, de l'autre côté de la plaza, essayaient d'enfoncer les portes du bâtiment ouest. Aux yeux du lieutenant Hernandez, il fut aussitôt évident qu'il fallait nettoyer le bâtiment est.

Il exposa sa théorie au sergent, et un commandant, qui se trouvait dans les parages et l'entendit, se mit incognito à donner des ordres à cet effet :

— Amenez ici un de ces petits canons... et de la mitraille, ordonna Hernandez.

— Oui, mon lieutenant.

— Avant cela, faites enlever cet homme que nous avons vu sur le mur.

On amena les canons. Une par une, les portes furent enfoncées. Les attaquants se précipitèrent à l'intérieur, une fois de plus poussés par le poids de la masse, derrière eux. Des coups de carabines et de pistolets, partis des barricades en demi-lunes, mirent en pièces la première vague d'assaut.

Mais carabines et pistolets furent bientôt vides. Les défenseurs vendirent chèrement leurs vies, reculant pas à pas jusqu'au fond des salles, luttant avec tout ce qui leur restait de force.

Les vainqueurs sortirent les cadavres : trois ici, cinq dans une autre pièce...

Au premier étage, dans la longue salle qui avait servi d'infirmerie, ce qui restait des hommes de Gonzales attendait. Le capitaine Forsyth, trente-neuf ans, était normalement le troisième officier d'Alamo. Il en était devenu le premier, sans le savoir. Il avait une moitié du visage arrachée.

— Remplacez-moi ces escaliers avec des cadavres, dit-il en entendant la porte d'entrée craquer et se fendre.

Ils tubèrent assez de soldats pour combler

l'escalier, mais d'autres arrivaient sans cesse par-dessus les corps. Peu à peu, les hommes de Gonzales se trouvèrent repoussés à l'extrémité de la salle, plongée dans l'obscurité. Ils avaient lâché toutes les bougies qu'ils avaient pu trouver de l'autre côté de la salle, là où débouchait l'escalier.

Avec tous les meubles de la pièce, et les corps de leurs morts, ils avaient élevé une barricade.

— Venez donc nous chercher ! cria un homme d'une voix enrouée.

Et tous reprirent le cri.

Finalement, des canonnières débarrassèrent l'escalier des corps qui l'encombraient — il y en avait quarante-deux —, ils hisserent un canon jusqu'à ce que la gueule fût au niveau du plancher. Ils durèrent tirer deux fois avant que le dernier coup de carabine s'éteignît, à l'extrémité obscure de la salle.

Billy Wells et Wilson tenaient l'un des magasins avec deux autres défenseurs du fort ouest.

— Je vais me mettre à genoux et tirer de ce côté-ci de la peau de vache, dit Wells à Wilson. Toi, tu restes près de moi, et tu tires par dessus.

A l'autre extrémité de la barricade intérieure, les deux autres hommes firent de même.

La porte fut enfoncée à grands coups de haches et de leviers. Après cela, il s'écoula un long moment pendant lequel les seuls Mexicains que voyait Wells étaient ceux qui se trouvaient de l'autre côté de la plaza, près des bâtiments est.

Des deux côtés de la porte mise en pièces, on parlait.

— Avancez donc, salauds d'assassins, cria Wells.

Ils avancèrent. Wells tira d'une main, puis de l'autre. Quand toutes les armes de la pièce furent vides, huit morts obstruaient en partie la porte. Wells et Wilson ne battirent pas en retraite. Ils franchirent, le couteau à la main, la barrière de corps et ce mouvement inattendu leur valut à chacun un homme de plus.

Le sergent aux larges épaules, à la force herculéenne, qui enfonça sa baïonnette

en gourmandant le général Urrea pour ne les avoir pas massacrés aussitôt.

Les hommes d'Alamo avaient fourni aux Texans le temps dont ils avaient besoin. Alamo et Goliad donnèrent au Texas une unité née de la rage et un cri de guerre célèbre pour appuyer cette unité.

Santa Anna connaissait l'esprit latin comme peu d'hommes l'ont jamais connu, mais il ne comprenait certainement pas l'esprit américain. Après avoir tant bien que mal reconstitué son armée, il abandonna Bexar et sa puanteur, comme le firent d'ailleurs tous les citoyens de la ville. Santa Anna reprit sa marche à travers le Texas pour en finir avec tous ces « détestables délinquants ». Le Texas méridional prit la fuite devant lui, dans ce qu'on a appelé « l'Affaire des Fuyards ». Et le vieux Sam Houston, avec l'armée qu'il avait recrutée, s'enfuit, lui aussi. Il recula au-delà du Colorado, au-delà du Brazos... et il reculait toujours et son armée devenait de jour en jour plus prête à la révolte parce que le vieux Sam refusait la bataille, refusait la chance de leur permettre de venger les morts d'Alamo.

Jour après jour, les Texans lâchaient Sam Houston pour aller protéger leurs familles dans « l'Affaire des Fuyards ».

Et Sam continuait à battre en retraite, sa bouche en coup de sabre ne confiant rien de ses projets à ses officiers ni à ses hommes. Ceux-ci, sur la fin, étaient presque aussi enragés contre Sam Houston que contre Santa Anna.

Finalement, il trouva l'endroit qui lui convenait. Volontairement ou par hasard ? Nul ne le sait. Il brûla le seul pont par lequel il aurait pu faire retraite. Près d'une boucle du San Jacinto, le 21 avril 1836, l'armée du Texas, au cours d'une seule charge infernale, massacra une force supérieure commandée par El Presidente.

Le lendemain, on ramassa Santa Anna dans les hautes herbes. Affolé par la terreur, il y rampait comme un crabe, vêtu de haillons crasseux trouvés dans une cabane. Chacun présentait son idée du châtiement qu'il devait subir. Il faut dire, à l'honneur de Houston, que Santa Anna fut



dans le corps de Wells le souleva très haut, tout en grommelant de fureur, si bien que Wells se trouva suspendu, la tête en bas, sur l'épaule de l'homme.

En mourant, Wells enfonça son couteau dans le dos du sergent.

ET ENSUITE...

On brûla les corps des hommes d'Alamo. Ce fut la plus grande injure que put concevoir Santa Anna. Où cela eut-il lieu ? Nul ne peut le dire, les rapports sont contradictoires.

Toutes les femmes, tous les enfants, qui avaient supporté les rigueurs du siège, furent relâchés sans qu'il leur fût fait aucun mal, ainsi que Joe, le domestique de Travis.

Ebranlés par leur victoire, les Mexicains devaient reconstituer leur armée. Cependant, le général Urrea avait ramassé les traîtres de l'expédition avortée des Matamoros à San Patricio et à la rivière Agua Dulce. Ses dragons firent ensuite prisonniers les quatre cent cinquante hommes du colonel Fannin, près de Goliad.

Pourquoi Fannin ne s'était-il pas porté bien plus tôt au secours d'Alamo ? C'est difficile à expliquer. Il avait bien pris le départ, un jour, il avait parcouru quelques kilomètres. Mais un chariot eut un accident. Les officiers réclamèrent un conseil. Des bœufs s'égarèrent. Le conseil vota pour le retour au fort de Goliad.

Quand, plus tard, le corps de Fannin fut fait prisonnier après une escarmouche, il s'était arrêté, une fois de plus, sur une position indéfendable, pour une avarie de chariot. Le général Urrea leur accorda une reddition honorable et leur promit qu'ils seraient libérés sur parole.

Sur ordres directs de Santa Anna, le 27 mars 1836, encore un dimanche, Fannin et ses hommes furent extraits de leur prison et trois cent quatre-vingt-dix d'entre eux abattus de sang-froid. « De détestables délinquants. » Ainsi les qualifia Santa Anna

protégé. Dans une lettre du 4 septembre 1836, le Président Andrew Jackson conseillait à Houston : « ... que son sang ne soit pas versé, à moins que cela ne devienne absolument nécessaire, en justes représailles des massacres mexicains qui pourraient encore survenir ultérieurement. Voilà ce qu'à mon avis, commandent la véritable sagesse et l'humanité... »

Santa Anna rentra finalement indemne au Mexique. Il renia bien vite toutes les promesses qu'il avait pu faire durant sa captivité, comme n'engageant en rien le gouvernement mexicain, autrement dit lui-même.

Il fut l'un des rares dictateurs d'un pays latin à ne pas mourir brusquement empoisonné. Aussi rusé qu'un rat, doué d'une parfaite connaissance du caractère mexicain, il continua de se mêler de politique et fut plusieurs fois intronisé puis détrôné comme chef suprême, jusqu'en 1855. Sa dernière tentative de coup d'Etat échoua en 1867. Il mourut dans la misère et sans laisser de regrets à Mexico, le 21 juin 1876.

Tous les mémoires doivent être lus avec une extrême réserve. Mais ceux de Santa Anna battent tous les records pour le mensonge éhonté : ne serait-ce que l'information selon laquelle il « enterra six cents étrangers dans les fossés », après la chute d'Alamo.

Mais, ainsi que le disait un grand journal mexicain qui consacrait à la nouvelle de sa mort un bref paragraphe : « Paix à ses cendres. »

Ainsi soit-il. Et paix plus grande encore aux cendres des Hommes d'Alamo.

FIN

par STEVE FRAZEE

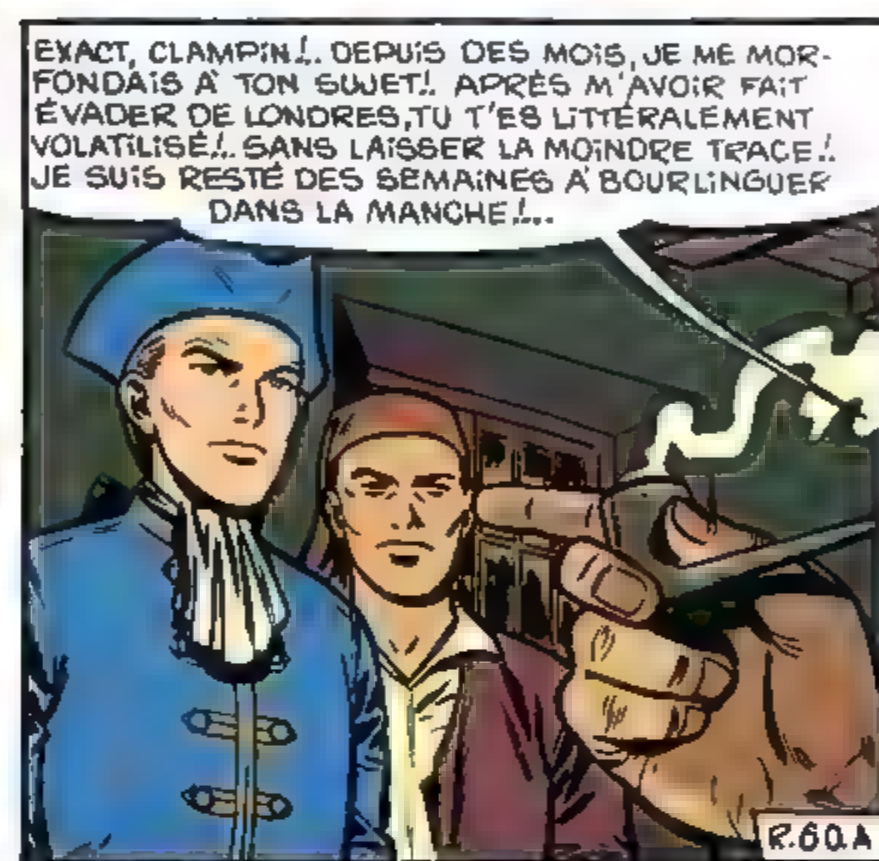
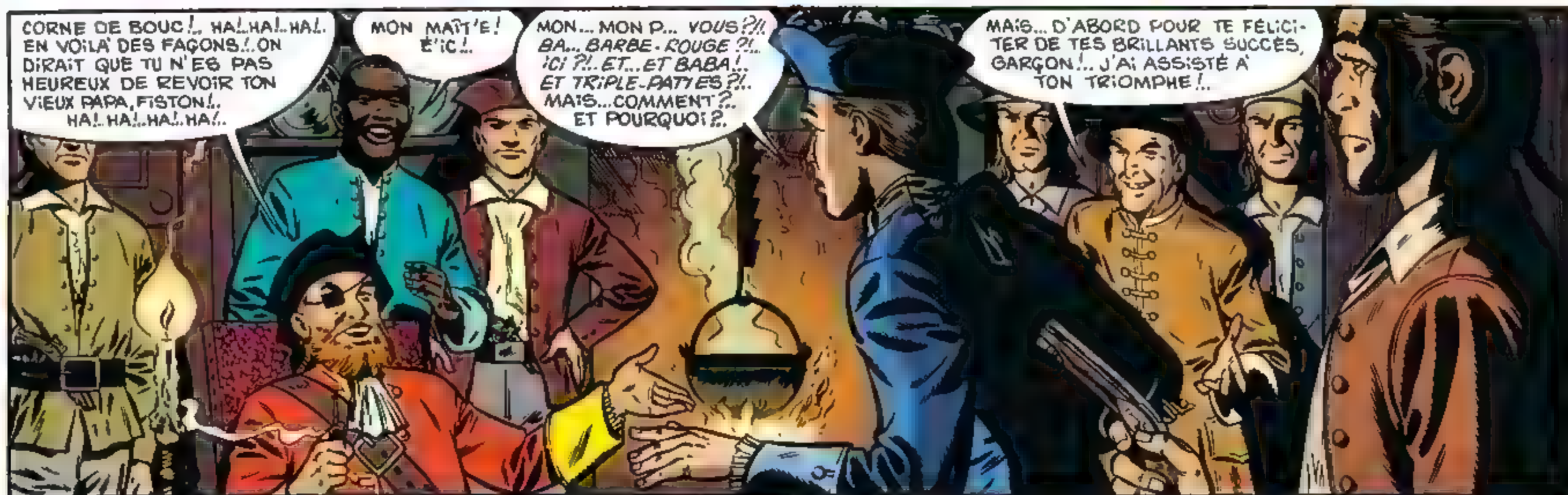
Traduit de l'anglais par Renée Tesnière
Publié aux Éditions France-Empire

le DEMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — A Saint-Malo, Eric, le fils de Barbe-Rouge, poursuit ses études. Le père Troadec lui apprend que sa maison est surveillée; Eric part à Brest et obtient son brevet de capitaine. Pendant son absence, un autre s'est introduit chez lui.





COMPTEZ-VOUS TRENTE ?

Examinez attentivement ce dessin et complétez vous-même

notre addition :

● nombre d'animaux à cornes

représentés ● nombre d'animaux présentant une anomalie ● nombre d'animaux insolites dans une ferme ● nombre de roues.

Pour vous aider, sachez que le total de notre addition donne 30.

LE JEU

DE L'HOMME DES VŒUX

L'Homme des Vœux vous propose trois informations. Une seule est vraie, les deux autres sont entièrement sorties de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● POLOGNE (Brno)

La boîte de nuit trop bruyante importunant les locataires de l'immeuble. Ceux-ci alertèrent la municipalité par l'envoi de nombreuses pétitions réclamant la fermeture de l'établissement. Les services compétents, ne pouvant se résoudre à cette mesure injuste pour l'une des parties, décidèrent pour concilier les adversaires, de reloger les plaignants en des lieux plus calmes, et de mettre à leur place des sourds et muets.

● PARIS

Un dentiste parisien vient de mettre au point, et dans le commerce... un appareil permettant de prononcer correctement le « TH » anglais, ce zozotement typique du langage britannique, et sur lequel butent tous les élèves français.

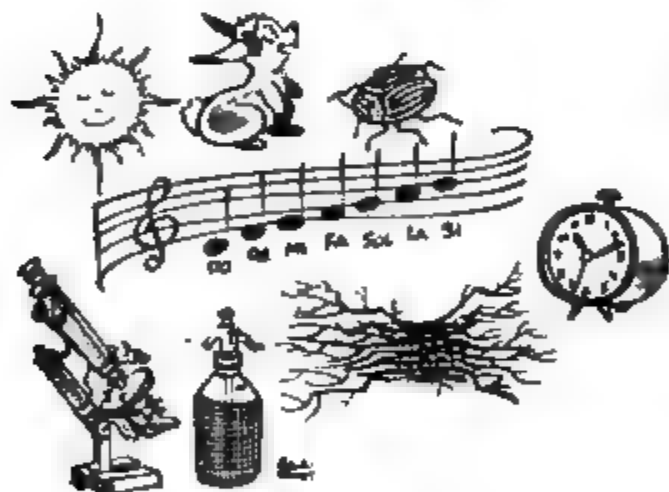
Ce dentier spécial donne à la bouche cette conformation particulière qui est une des causes de la prononciation et de l'accent de nos amis d'outre-Manche.

● ALLEMAGNE

Les chemins de fer allemands mettent à la disposition des usagers empruntant les « trains d'affaires » des wagons spéciaux dont chacun des compartiments groupe les voyageurs d'une même profession.

Cette classification basée en fonction des activités de chacun permet aux intéressés d'effectuer un voyage au cours duquel se créent de nouvelles relations, et des conversations d'un intérêt pratique.

« Dis-moi qui tu es... je te dirai qui tu fréquentes... » doit annoncer le préposé aux billets, à l'homme d'affaires qui vient louer sa place.



EN MONTANT LA GAMME

Chacun des 7 objets que vous voyez autour de cette portée musicale correspond à l'une des sept notes de la gamme.

En effet, leur première syllabe commence exactement comme chacune des 7 notes.

Remplacez chacun sur leur ligne.

Vous retrouverez sur les antennes de Radio-Luxembourg :

- L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission « Cornet de Bel », tous les dimanches, à 20 h 40.
- Votre ami, Marcel Fort, tous les lundis à 20 h 55, pour le « Crochet radiophonique ».
- Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur Robillard, tous les jeudis dans votre émission « Pilote », de 13 h 30 à 14 h 30.
- Et le célèbre Homme des Vœux, tous les jours (sauf le dimanche), à 12 h 26.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

LES GRANDES BATAILLES (SUITE)

PAR L'ANGE

Voici une autre bataille, furieuse et rapide livrée il y a plus d'un siècle par le célèbre Anderssen. Il avait cette fois pour partenaire un des meilleurs joueurs français, M. J. Dufresne.

Blanc	Noir
A. Anderssen	J. Dufresne
1. P e2 - e4	P e7 - e5
2. C g1 - f3	C b8 - c6
3. F f1 - c4	F f8 - c5
4. P b2 - b4	

Rappelons que l'offre

d'un Pion au cours des premiers coups d'une ouverture s'appelle un Gambit. Celui-ci, destiné à décaler le Fou noir de la diagonale g1 - a7 pour monter une puissante position d'attaque au centre du terrain, fut inventé par un officier de marine, le capitaine Evans, dont il a gardé le nom.

5. P c2 - c3	F c5 x P b4
6. P d2 - d4	F b4 - a5
	P e5 x P d4

Le Fou noir a reculé à

a5 et non à c5 en vue de « clouer » le Pion blanc à c3.

7. 0 - 0 P d4 - d3

A son tour, noir offre le sacrifice d'un Pion pour tenter blanc à prendre, soit avec le Fou, soit avec la Dame et, ainsi, pouvoir à son tour se refaire une position solide au centre. Noir n'a pas joué P d4 x P c3 pour ne pas ouvrir aussitôt la colonne d1 - d8, ce qui aurait permis à blanc de jouer sa Dame à d5 avec menace de mat ! Noter, en passant, l'apparente faiblesse des Pions blancs sur l'aile gauche.

8. D d1 - b3 D d8 - f6

Blanc dédaigne pour le moment ce Pion isolé qui

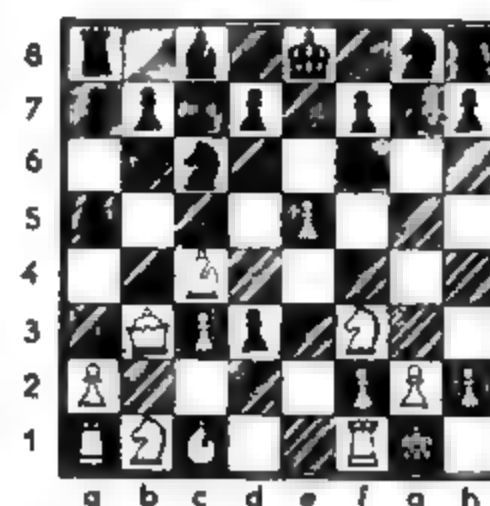
ne peut faire grand mal et commence une virulente attaque sur l'aile droite. Noir est obligé de sortir sa Dame pour assurer la défense du point faible (f7). La défense de ce Pion par C g8-h6 aurait été fatale car blanc aurait joué alors : F c1 x C h6 ! Aussi la Dame à

f6 va permettre à noir de préparer une contre-attaque.

9. P e4-e5	D f6-g6
(Fig. 1)	C g8-e7
10. T f1-e1	P b7-b5
11. F c1-a3	

L'infanterie blanche sacrifiée a permis à Anderssen de masser des troupes (Fous et Dame) sur l'aile gauche en vue de son attaque sur l'aile droite. Par une nouvelle attaque-sacrifice de son infanterie, noir tente d'alléger la pression tout en faisant de la place pour sortir son Fou en vue de la contre-attaque vers le Roi blanc.

12. D b3xP b5	T a8-b8
13. D b5-a4	F a5-b6



TOUS SAUF UN !

Parmi les 7 objets, animaux ou éléments que vous voyez ici, 6 ont un point commun. Un seul n'a rien à voir avec les 6 autres.

Découvrez ce point commun, et du même coup, vous saurez quel est cet intrus.



Lisez (à l'envers) la solution des jeux

Vous avez pu voir que l'inspecteur se réchauffait les mains au-dessus du radiateur, sur lequel vous avez pu voir un saturateur encore rempli d'eau. Or, si Totor avait été absent pendant trois jours, l'eau contenue dans le saturateur se serait évaporée.

TOUTS, SAUF UN
Le timbre a des dents, de même que la scie, le râteau de dentelle, le lapin, le pigeon et les engrenages. L'intrus est évidemment la poule.

COMPTEZ-VOUS TRENTE
7 animaux à cornes
5 animaux présentant une anomalie (cochon avec un ps, canard avec une crête, vache avec plumes de coq, kangourou avec cornes, veau avec queue de cochon)
10 animaux dont la présence est insolite dans une ferme (serpent, girafe, lion, tigre, kangourou, pieuvre, crocodile, phoque, chamouille, pinguin, etc.)
8 roues (roue de tracteur, de brouette, de poussette, de charrette, deux roues de trottoir, etc.)
et une roue de paon !

EN MONTANT LA GAMME
DO : le Doryphore, RE : le Réveil, MI : le Microscope, FA : le Fagot, SOL : le Soleil, LA : le Lapin, SI : le Siphon.

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Voici une aventure survenue à notre ami, l'inspecteur Robillard, l'hiver dernier. Il faut croire que la température ambiante ne lui

était pas favorable, car vous constaterez, une fois de plus, qu'il n'a pas trouvé la solution du problème posé. Pourriez-vous l'aider ?...



1. Un marchand de barbes postiches a été dévalisé. Les soupçons de Robillard se portent sur Totor Beaugosse. Totor n'étant pas chez lui, Robillard et Filatur le guettent.



3. Accompagné de Robillard et de son adjoint Filatur, Totor gagne son appartement. Il nie farouchement toute participation au vol très audacieux des barbes postiches.



Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Luxembourg.



2. Après une longue attente, Totor Beaugosse rentre à son domicile. Les deux inspecteurs, sachant Totor Beaugosse grand spécialiste de ce genre de vol, l'appréhendent.



4. Ayant interdit l'accès de l'appartement à Totor, les deux inspecteurs cherchent vainement des traces d'un passage récent du suspect. Mais ils se retirent bredouilles.

5. PAS D'ACCORD ! INSPECTEUR ROBILLARD ! Totor Beaugosse ment en prétendant avoir été absent depuis trois jours et vous en avez la preuve sous les yeux !

Noir semble avoir allégé quelque peu la pression exercée par les pièces blanches et devoir maintenant pouvoir monter sa contre-attaque.

14. C b1-d2 F c8-b7
15. C d2-e4 D g6-f5
16. F c4xP d3 D f5-h5
17. C e4-f6

Sacrifice du Cavalier



que noir ne peut refuser sans perdre la Dame. L'attaque un moment ralentie repart de plus belle !

18. P e5xP f6 T h8-g8

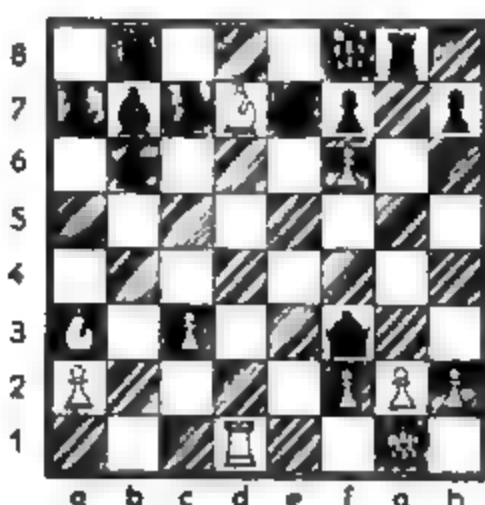
La concentration des pièces noires se fait de plus en plus menaçante, les Fous, la Tour, la Dame, tout converge sur l'aile droite de blanc qui, n'en tenant aucun compte, va prendre noir de vitesse par une splendide combinaison.

19. T al-d1 D h5xc f3

Le Pion blanc à g2, cloué par la Tour noire à g8 ne peut prendre la Dame qui menace échec et mat au coup suivant ! La Garde

noire est enfin entrée en action... hélas ! trop tard.

20. T elxc C c6xT e7
21. D a4xP R e8xd7
22. F d3-f5+ R d7-e8
23. F f5-d7+ R e8-f8 (ou d8) (Fig. 3)
24. Blanc fait échec et mat.



Une splendide fin de partie où la moindre erreur de calcul de la part d'Anderssen entraînait le mat instantané !

Reprenons cette partie qui va nous donner matière à quelques exercices :

1. Au 9^e coup (Fig. 1)

pourquoi noir n'a-t-il pas joué : C c6xP e5 au lieu de D f6-g6 ?

2. Au 13^e coup (Fig. 2), que pourrait faire blanc si noir roquait au lieu de jouer : F a5-b6 ?

3. Quel est le coup joué par blanc pour faire échec et mat à la fin ?

SOLUTION DES EXERCICES DE LA SEMAINE DERNIÈRE

1. Si blanc joue P g2-g3... P f4 x P f3 (avec menace de P f3-f2+). Si alors, blanc joue : P h2 x P f3, D h4 x T h1 ! et si C g1-f3, P f3-f2+ ! C f3 x D h4, P f2 x T h1 = D+!!

2. Noir aurait pu jouer : D h4-h5.

3. Noir menace de jouer : C h5-g3+ et si : P h2 x C g3, D h4 x T h1+.



WASHINGTON

DESSINS DE PASCAL

« Les armes doivent être la dernière ressource ; mais il n'est pas un seul homme qui doive hésiter ou craindre de les prendre pour défendre la liberté que nous avons reçue de nos ancêtres », disait, en 1769, Washington et, cinq ans plus tard : « La crise est arrivée : il n'y a de remède pour nous que dans la lutte contre l'Angleterre. Il faut maintenir nos droits ou nous soumettre à toutes les charges dont on voudra nous accabler ! » En voulant exercer un contrôle illimité sur ses dépendances d'Amérique, l'Angleterre signait l'acte de naissance des Etats-Unis.



A l'époque de Washington, la vie américaine se cantonnait sur un terrain bordant la mer. Ci-dessus : l'Hôtel de Ville de Philadelphie ; ci-dessous : Boston.



L'Amérique en 1782 : treize Etats s'étendaient sur la côte atlantique.



La Fayette, héros de l'indépendance américaine (campagne de Virginie).

Washington (George) naquit à Bridges Creek, dans le comté de Westmorland, en Virginie, en 1732, d'un riche propriétaire de ce pays. Il commença à se faire connaître dans la guerre des Anglais contre les Français dans le Canada. A peine entré dans la carrière des armes, il fut envoyé à la tête d'une petite armée, aux frontières de la Virginie que les Français ravageaient. Il conduisit sa troupe où se réunissent l'Alleghany et le Monongabela, et donna des preuves d'intelligence et de courage. Mais, ne pouvant tenir contre des forces supérieures, il fut contraint de se retirer. Peu de temps après, le général Braddock, dont il était aide de camp, s'étant jeté malgré l'avis de Washington, dans une embuscade où il fut tué, celui-ci développa une grande habileté, en effectuant une retraite qui lui fit rejoindre le colonel Dunbar, commandant d'un autre corps d'armée. Lorsque la paix fut signée, Washington obtint le grade de major, et se retira dans sa terre de Mount-Vernon qu'il cultivait lui-même.



Siège de Yorktown d'après une carte gardée à Rochambeau.

L'ordre de Cincinnati fut accordé à la France par Washington. Le 7 janvier 1784, la Société Française de Cincinnati, réunissant les officiers généraux ou supérieurs ayant combattu en Amérique, fut constituée à Paris en l'hôtel du maréchal de Rochambeau. Louis XVI avait autorisé cet ordre dans l'armée et la marine. Aujourd'hui, 125 descendants des officiers de la guerre d'indépendance constituent la Société Française de Cincinnati.



Mount-Vernon, résidence de Washington, près de la rivière Potomac.



A Philadelphie, en 1774, le Congrès accorde à l'unanimité que les colonies doivent être mises en état de défense. Une armée américaine est formée. George Washington en est nommé commandant en chef. Et il accepte. La tâche est difficile, car cette armée est faible et inexpérimentée



14 500 hommes. Quelques provisions de guerre 3 charges de poudre par soldat. Des déflections chez les officiers. Tel était le capital remis entre les mains de Washington. Celui-ci sut en tirer parti. Et le 17 mars 1776, devant Boston, il avait de quoi parler. L'armée américaine était à ses côtés



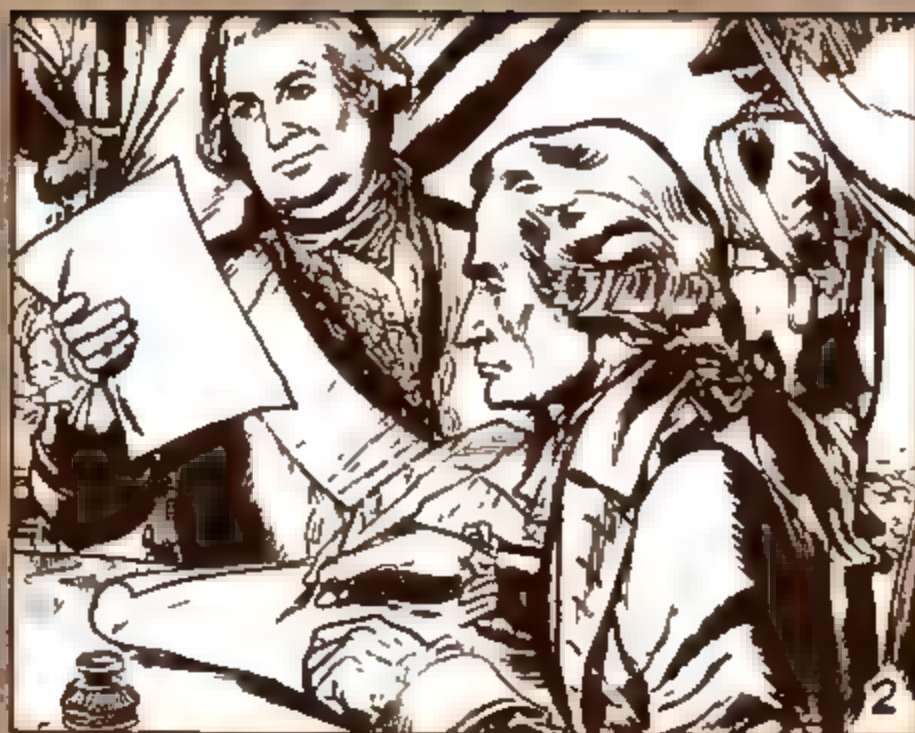
Fantôme d'armée, les troupes de Washington, s'étaient présentées devant Howe qui commandait la place anglaise, tout aussi démuni. Chacun des deux partis tremblait pour son propre compte. L'hiver passa ainsi. Mais l'assise étant a priori le plus faible, Howe quitta Boston avec armes et bagages



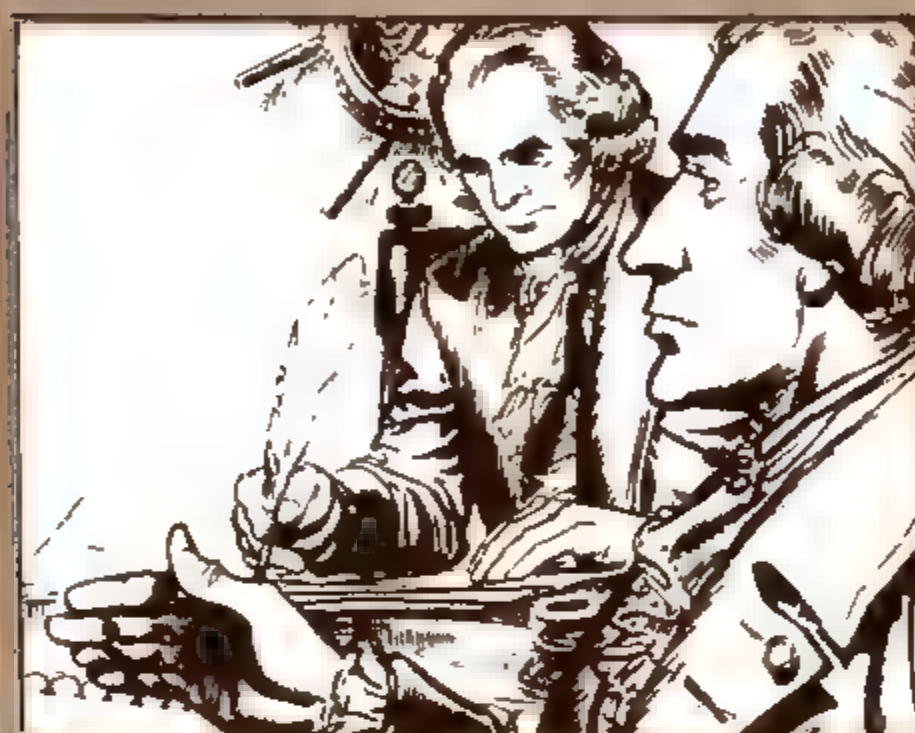
Washington se dirigea vers New York. Il ne fallait pas détruire ce port. La flotte anglaise, puissante de 32 000 soldats, 10 000 marins et 1 200 canons, venait déjà au secours de la ville investie. Alors fut lancée dans le tas la Déclaration d'Indépendance. La patrie américaine était née.



Philadelphie et New York étaient aux mains des Anglais. Washington mit près de deux ans à se refaire une armée. Mais voici qu'arrivaient de Grasse et la flotte française avec Rochambeau et d'Estaing. La Fayette avec 4 000 hommes s'en alla tenir en échec l'Anglais Cornwallis en Virginie.



La flotte française parvint devant Yorktown où Cornwallis s'était laissé prendre au piège. L'amiral de Grasse voulait attaquer. La Fayette s'y opposa, désirant laisser ce privilège à Washington. Mais l'amiral anglais Graves, renonçant à son projet de dégager Yorktown, abandonna la partie.



Le siège de Yorktown commença sérieusement le 26 septembre 1781. Malgré tous ses efforts, Cornwallis ne put se dégager. Le 17 octobre, il écrivit à Washington, lui offrant de se rendre. Deux jours plus tard, Washington dictait la capitulation. Ce fut la dernière bataille de la guerre d'Amérique.



Le 25 novembre 1783, l'évacuation de New York par les Anglais termina effectivement la guerre. George Washington vint se présenter devant le Congrès et lui remit sa démission, n'acceptant d'autre récompense que le droit de recevoir et d'envoyer des lettres sans qu'elles fussent taxées.



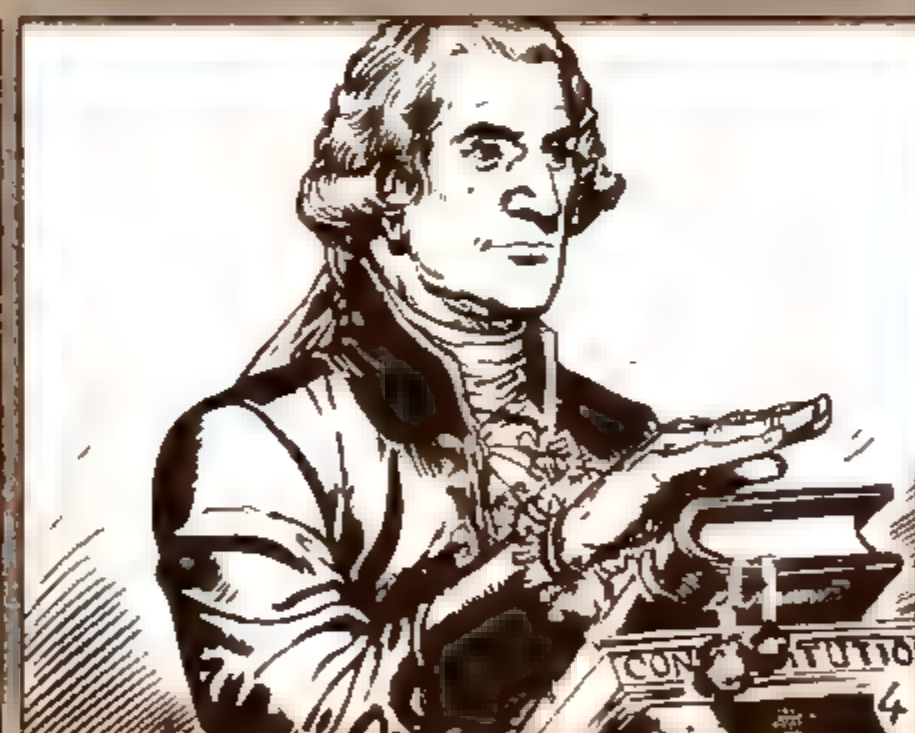
« Les officiers... éprouvent une grande admiration pour Cincinnatus et, décidés à suivre son exemple en retournant à la vie civile, pensent qu'ils peuvent... se dénommer... la Société de Cincinnatus. Ainsi se terminait la déclaration apportée à Washington par le baron de Steuben, le 13 mai 1783.



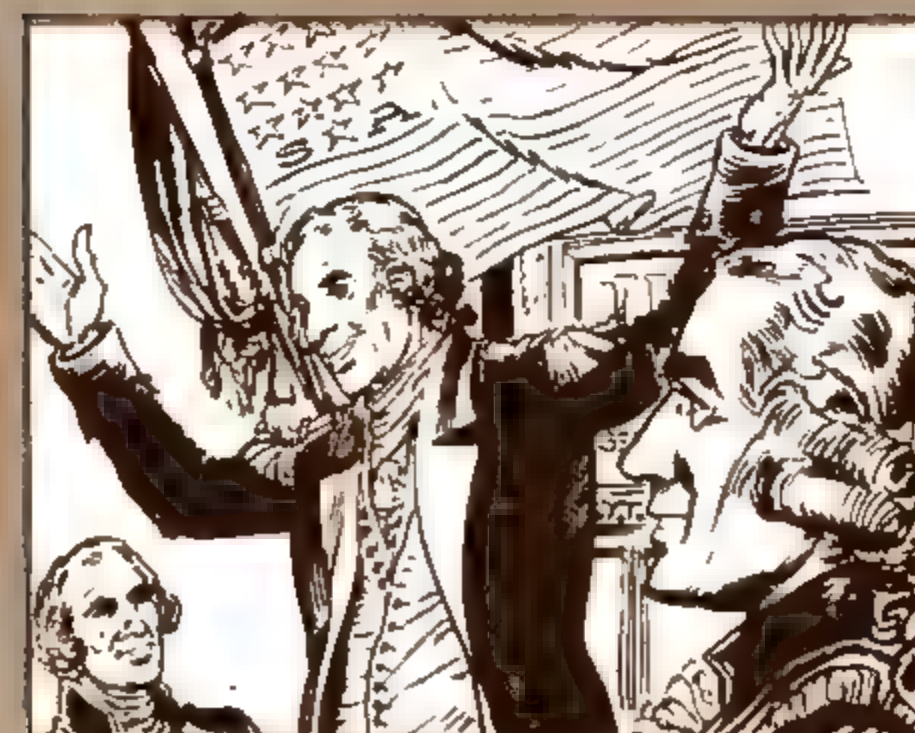
Washington, ému aux larmes, accepta la présidence de cette société (qui, plus tard, le porta au pouvoir suprême). Mais il eut soin d'y faire entrer ceux qui venaient d'ailleurs. L'ordre de Cincinnatus accordé à la France mit sur le pied d'égalité les généraux et colonels français et américains.



En 1787, un agriculteur simplement vêtu, la bêche à la main, surveillait une plantation d'arbres à Mount-Vernon. Une députation d'électeurs se présenta, cherchant George Washington : « C'est moi, mes amis », dit l'homme. Et les envoyés lui annoncèrent qu'il était élu député de la Virginie.



Washington quitta la bêche pour la députation, il se rendit à Philadelphie. L'Assemblée de Virginie proposa la formation d'une Convention, chargée de réviser les articles de la Confédération. Il fut nommé en mai 1787, à l'unanimité, président du Congrès, sur la désignation de Benjamin Franklin.



La nouvelle Constitution (aujourd'hui encore en vigueur), augmentait le pouvoir du Congrès composé d'un Sénat, d'une Chambre des Représentants et d'un président élu pour 4 ans. Washington fut élu en 1789. Il fut le premier et le deuxième président des Etats-Unis, car il fut réélu en 1793.



Il allait être réélu pour la troisième fois en 1797, lorsqu'il déclina cet honneur. Il se retira dans sa propriété de Mount-Vernon. C'est là que, sous une pluie glacée, il attrapa un léger mal de gorge qui dégénéra en une grave inflammation de la trachée artère. Neuf jours plus tard, il était mourant.



Sentant sa fin proche, le 14 décembre 1799, il embrassa sa femme, se deshabilla, se mit au lit, se ferma lui-même les yeux de sa propre main et expira doucement. Il avait soixante-huit ans. Bonaparte, qui ne l'aimait pourtant guère lui fit, à cette nouvelle, rendre un hommage solennel en France.





JEAN DONGUES

voire chef Pilote
vous dit :

Le semaine dernière, j'ai évoqué pour vous, chers amis, des « projets énormes » concernant le Carnet de Bord... Cette semaine, je ne livrai pas encore la voile du mystère, toutefois, je progresserai d'un pas en vous demandant de participer en masse à nos épreuves du Brevet de Pilote, car, bientôt il va être question de ce fameux brevet qui verra couronner les efforts de ceux qui auront su accumuler — patiemment — le plus de points dans les différentes épreuves parues dans « Pilote » depuis le n° 1.

Voici, à ce jour, la liste de ces épreuves :
6 épreuves « MARINE » (Prior), 4 épreuves « AUTOMOBILE », aspects techniques (Renault), 5 épreuves « AVIATION-PARACHUTISME » (2 Vêrigoud + 3 U.A.T.), 3 épreuves « SCIENCES » (Galgay), 3 épreuves « SPORT-AUTOMOBILE » (Entremont), 5 épreuves « SPORTS » (« Pilote »), 1 épreuve d'apport de points (Top Totem).

Et maintenant, place à la 28^e épreuve consacrée au
TOUR DE FRANCE
CETTE EPREUVE EST LA 6^e DE LA SÉRIE « SPORTS ».
Elle est, bien entendu, ouverte aux seuls détenteurs du Carnet de Bord.

1^{re} QUESTION :

Voici six coureurs français en activité et ayant participé plusieurs fois au Tour de France dans l'équipe nationale :

Louison Bobet, Jean Graczyk, André Darrigade, Jacques Anquetil, Jean Forestier, Jean Stablinski.

Lequel d'entre eux a-t-il remporté le plus d'étapes (au total) à l'issue de tous les Tours auxquels il a participé, celui de cette année excepté ?

2^e QUESTION :

Citez trois des six coureurs ayant gagné (depuis 1947) à la fois le Tour d'Italie et le Tour de France, mais pas forcément la même année.

3^e QUESTION :

Quels sont les quatre grands absents (volontaires et non blessés, comme Roger Rivière ou Baldini, par exemple) du Tour 61 ? Le grand absent belge ; le grand absent espagnol ; le grand absent italien.

4^e QUESTION :

Quel est le nom du fantastique coureur amateur français actuel, grand favori du Tour de l'Avenir ?

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF, portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au lundi 10 juillet à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la 28^e épreuve du Brevet de Pilote.

Journal PILOTE.

31, rue du Louvre, Paris (2^e).
Attention ! Cette épreuve n'est pas un concours de vitesse. Ceux qui répondront les premiers n'en tireront aucun avantage ! Aussi ne saurions-nous trop vous recommander de prendre votre temps pour bien répondre, simplement dans les délais.

AVIATION

Magazine de l'ESPACE

Lecteurs de « PILOTE », le journal « AVIATION MAGAZINE de l'Espace » vous offre GRATUITEMENT un exemplaire de votre choix parmi les derniers numéros de ce périodique dans lequel vous trouverez :

- l'actualité aérospatiale,
- l'album du spotter,
- la librairie d'« Aviation Magazine »,
- la chronique de l'aéromodélisme,
- etc.

Il vous suffit de copier, de remplir et d'envoyer le bon ci-dessous.

AVIATION MAGAZINE DE L'ESPACE
(Service des ventes)
77, boulevard Maiesherbes, Paris (VIII^e)

Nom Prénom
Adresse
Age N° carnet de bord

RECEVEZ CETTE COLLECTION DE

5 Fossiles

Agés de plus de 50 millions d'années pour



Vous avez souvent entendu parler des fossiles, ces vestiges d'animaux ayant vécu il y a des millions d'années. Mais savez-vous qu'il vous est possible d'en posséder quelques spécimens chez vous. Le Centre de Vulgarisation de Sciences Naturelles a composé pour vous cette collection de 5 fossiles que vous recevrez sous boîte plastique transparente formant écriin et accompagnée d'une intéressante notice explicative. Le Rostre de Belemnite et l'Ammonite datent de l'ère secondaire (il y a plus de 100 millions d'années) ; les Nummulites, le Lamellibranche et le Gasteropode ont plusieurs dizaines de millions d'années. Dépêchez-vous de commander votre collection afin d'être sûr d'être servi.

seulement !



BON

à découper (ou à recopier) et à envoyer à : Service 17 B, C.V.S.N., 14, rue Charles Rispal, MOULINS (Allier). Veuillez m'envoyer votre collection de 5 fossiles avec notice explicative. Ci-joint 3 NF en timbres.

MON NOM

MON ADRESSE COMPLÈTE

Petites Annonces FANFOU

GRANDS CONCOURS

des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images des Albums FANFOU.
Concurrents du JEU DES CANNIBALES.
Pour échanger vos doubles, écrivez aux adresses ci-dessous :

Mlle Monique CARTA, Kerbinieu, à BANNALEC (Finistère).
Mlle Catherine DEBRAY, Bourg, à LANGON (Ile-et-Vilaine).
M. Jean-Paul GLATIGNY, à Serville par BU (Eure-et-Loir).
M. René BUREAU, cité de l'Abbaye, SAINTES (Charente-Maritime).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.



TIMBRES POSTE

Superbes Collections

HOMMES DE L'ESPACE
ENGINS INTERSIDÉRAUX-FUSÉES
à partir de NF 0,40 - Liste détaillée à illustrée envoyée contre une enveloppe timbrée.
Expédition rapide
J. Molina, 2, rue de la Bourse - PARIS (2^e)
C.C.P. PARIS 4872-49

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTral 67-60

Directeur : Jean NEBRARD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCHIN, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Communauté française	Étranger (sauf : Benelux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 1375-25

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 11, Avenue P.-H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an	6 mois	3 mois
450 FB.	230 FB.	120 FB.

C. C. P. 541-38

SUISSE :
Interpress S.A., 1, Beauséjour, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an	6 mois
36 FS.	18 FS.

Compte chèque postal : 11.133-81

ATTENTION LES AMIS ! BIENTOT DANS VOTRE VILLE LE GRAND CIRQUE DE FRANCE ET DE RADIO-LUXEMBOURG

● Cette semaine, les amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Gruss et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jaunesse et François Chatelard, les célèbres émissions : le Crochet radio-phonique et le Quitte ou Double.

SUR PRESENTATION
DE VOTRE « CARNET DE BORD »
UNE REPRESENTATION GRATUITE
AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique :

Le mardi 27 juin, à KORTRIJK (COURTRAI) ;

Le mercredi 28 juin, à KORTRIJK (COURTRAI) ;

Le jeudi 29 juin, à YPER (YPRES) ;

Le vendredi 30 juin, à TOURNAI ;

Le samedi 1^{er} juillet, à TOURNAI ;

Le dimanche 2 juillet, à TOURNAI ;

Le lundi 3 juillet, à OUDENARDE ;

Le mardi 4 juillet, à ATH.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
38, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTral 12-75, 13-36, 14-99.

BREVET DE PILOTE



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy suit la piste du Tonneau jusqu'à Munich. Il y retrouve Edith Jeanson qui s'est glissée dans l'organisation ennemie. Suspectée, celle-ci s'enfuit et prend l'avion avec Zappy Max pour rejoindre le colonel Dordogne. Pour retrouver la trace de von Straffenberg, Zappy Max doit servir d'appât...



Pilote

N° 89
6 JUILLET 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE

France 0 80 MF

Belgique 10 Fr 8

Suisse 0 80 Fr 5



PLONGEONS ?

"INDIENNE" ?

BRASSE "DAUPHIN" ?

CRAWL ?

DOS CRAWLÉ ?

BRASSE "PAPILLON" ?



... EN 1961
UN JEUNE
DOIT
SAVOIR
NAGER

*Un ancien champion de France
interscolaire vous apprend (pages 6 et 7)
à vous sentir comme un poisson dans l'eau*



UNE JOURNÉE A ERMENONVILLE

De Mme PAUPERT, à Vauzelles (Nièvre) :

Je remercie la direction de « Pilote » et M. Jean Richard et toutes les vedettes présentes pour la magnifique journée que mon fils Patrick a eu le bonheur de passer parmi vous à Ermenonville. Il n'est pas près d'oublier ce jeudi 15 juin, aussi, je vous dis merci et bravo « PILOTE » !

— Grâce au reportage que nous publions dans notre prochain numéro, tous les heureux gagnants du Concours Jean Richard pourront revivre leur journée passée à Ermenonville !

NOS PETITES ANNONCES

Nous prions nos fidèles annonceurs de bien vouloir nous excuser d'avoir supprimé leur rubrique lors de nos deux derniers numéros. La faute en est au vaste programme consacré aux détenteurs du Carnet de Bord ! Nous vous demandons un peu de patience, nous vous ouvrirons très largement nos colonnes dans notre prochain numéro !

L'AVIATION... ET LA MARINE

De Jean-Michel MAURINAIS, rue d'Aboukir, Paris :

Grâce à l'offre parue dans votre numéro 85, j'ai reçu gratuitement un numéro d'Aviation Magazine. C'est un journal formidable quand on est passionné, comme moi par l'aviation ! Par contre, je n'ai pas compris votre annonce publiée dans le numéro suivant, le N° 86, où il est à la fois question d'Aviation Magazine et de Marine Magazine ? Ne s'agit-il pas d'une erreur ?

— En effet, cher lecteur et nous nous en excusons. Tout comme vous trouvez dans Aviation Magazine ce qui a trait à l'aviation, vous luez dans Marine Magazine toute l'actualité maritime. Nous vous rappelons l'adresse de ces deux périodiques :

AVIATION MAGAZINE DE L'ESPACE

(Service des Ventes), 77, boulevard
Malesherbes, Paris (8°).

MARINE MAGAZINE (Service Propa-

gande), 1, rue Alfred-de-Vigny, Paris (8°).

JE « PRÊTE » PILOTE A MON GRAND-PÈRE

De Francis DELENCLOS, route d'Arcy, à
Rue (Somme) :

Je suis lecteur de « Pilote » depuis le premier numéro. Chaque semaine après l'avoir lu, je le prête à mon grand-père qui en est satisfait. Mais je voudrais (peut-être certains lecteurs de mon avis) que vous représentiez Astérix, Tanguy et tous les personnages de « PILOTE » sous forme de décalcomanies ?

— Voilà une suggestion que nous transmettons à notre service « fabrication ». Peut-être, si elle se trouve réalisée, aurez-vous la joie de trouver des décalcomanies de vos personnages préférés, dans le commerce...

L'HISTOIRE DU TOUR

De Pierre-Marie DRAPIER, 10, avenue
Jean-Jaurès, Maubeuge (Nord) :

Je lis « Pilote » depuis le numéro 3. Je trouve ses bandes dessinées distrayantes, ses articles et ses pilotoramas instructifs. Mais permettez-moi de vous signaler une erreur dans le numéro 84. A propos de l'article du Tour de France, vous dites que Philippe Thys est né le 8 octobre 1910. Or, il a gagné les tours de 1913, 1914 et 1920... Je pense qu'il aurait été trop jeune pour les accomplir. Pourriez-vous me dire, s'il vous plaît la vraie date de naissance de Philippe Thys ?

— En effet, Pierre-Marie, Philippe Thys aurait été bien jeune pour remporter ces trois succès... En réalité, Philippe Thys est né le 8 octobre 1890 et non pas... 1910 !

IL A REMPORTÉ L'ÉPREUVE DES "SIX JOURS A TROTINETTE"



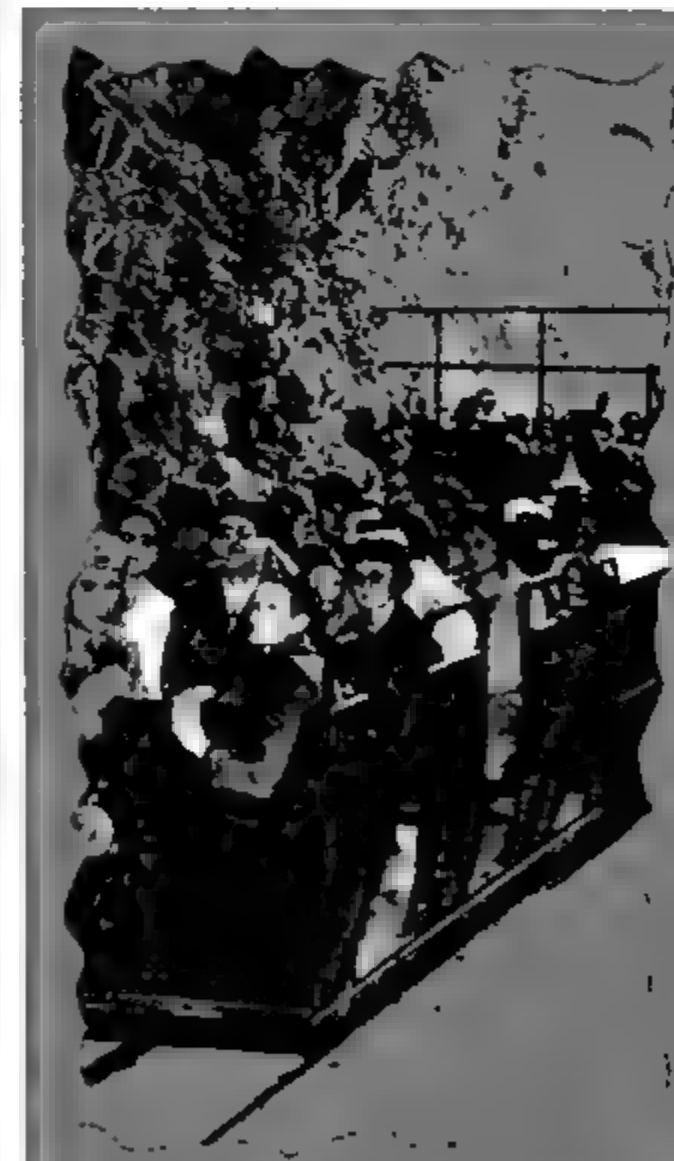
LES célèbres « Six jours cyclistes de Paris » ont vécu et beaucoup d'amateurs se souviennent avec émotion de l'immense kermesse sportive qu'abritait le vieux palais des sports. Un groupe de commerçants lorientais désirant renouer avec la tradition ont pensé à faire revivre la vieille compétition, mais sous une forme nouvelle. Les concurrents avaient abandonné la bicyclette pour... la trottinette. Nettement détachés des sollicités engagés, Jacques Menochet a remporté cette brillante épreuve. Le jeune vainqueur tint à partager son succès, et profitant du passage de Louise Bobet à Lorient, il lui remit son bouquet. Notre photo : le tour d'honneur du jeune champion Jacques Menochet sur le vélo de Louise.



SON POIDS EN PATINS A ROULETTES

La mode qui consiste à offrir à une personnalité son poids en fruits, en fleurs, ou plus rarement... en or, est en train de se généraliser. Après le chanoine Kyr, à qui sa bonne ville de Dijon offrit son poids en moutarde, les supporters du célèbre C.R.S. (Carnot-Roller Skaters) ont tenu à encourager leur nouveau capitaine en lui offrant l'équivalent de son poids... en patins à roulettes.

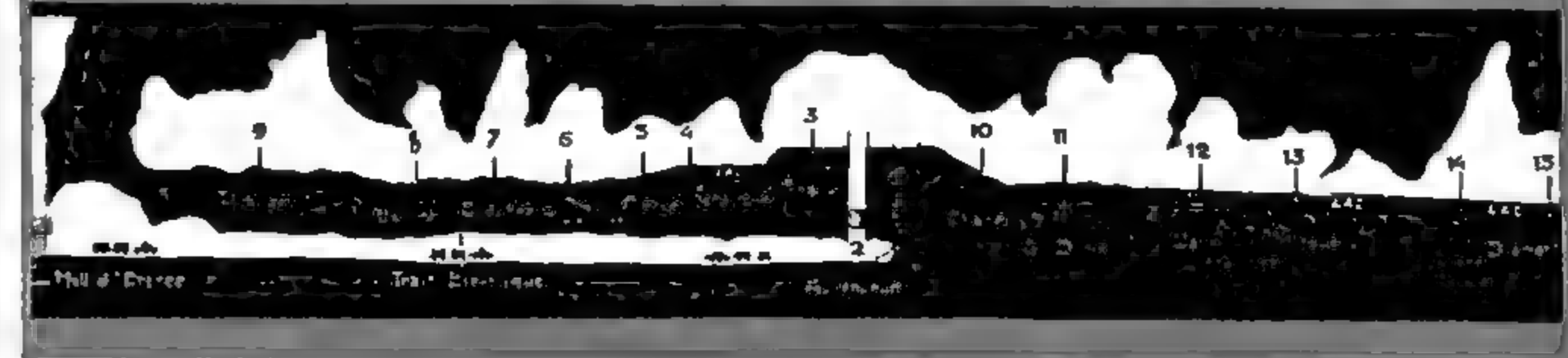
La cérémonie s'est déroulée dans la cour du Lycée Carnot. Le capitaine sortant, Claude Barnay (16 ans), a passé une dernière fois en revue les troupes qu'il mena tant de fois à la victoire avant de leur présenter leur nouveau capitaine, Thierry de Miranda (13 ans), élève de 3^e au Lycée Carnot. Claude Barnay entreprendra, à la rentrée, de sérieuses études de médecine. Photo ci-dessus : le dernier match de Claude Barnay (ballon en main). Photo ci-contre : Thierry de Miranda pesé avec son chargement de patins.



Pour les détenteurs du "Carnet de Bord" VISITE GRATUITE DES GROTTES DE LACAVE

VOICI le bon temps des vacances et des excursions ! Chaque semaine, nous ne manquons pas ici de vous indiquer toutes les portes qui s'ouvrent gratuitement sur votre route sur la simple présentation de votre carnet de bord. Commençons d'ailleurs sans plus attendre en vous incitant aujourd'hui à faire passer votre itinéraire de vacances par les merveilleuses grottes de Lacave, dans le département du Lot si riche en lieux touristiques. Même si ce n'est pas vous qui conduirez (!) nous savons bien qu'en vrais pilotes, vous ne manquerez pas d'orienter votre papa ou votre maman ; dites-leur alors de rejoindre la charmante cité de Souillac, située sur la Dordogne et traversée par la N. 20, puis de là, les fameuses grottes (à une dizaine de kilomètres de Souillac). M. Helle, sympathique et dynamique directeur de Lacave vous recevra en compagnie de son fils Jean-Pierre, un Pilote comme vous ! Votre carnet de bord vous permettra alors de monter gratuitement dans le petit train spécialement conçu pour éviter aux touristes une fatigue supplémentaire (son installation a nécessité six mois de travail) ; durant 500 mètres, vous vous enfoncez ainsi sous la terre pour vous retrouver enfin au cœur même des grottes, dans la vaste salle du chaos qui à elle seule, justifierait notre visite, et pourtant, nous ne sommes qu'un début de notre éblouissement ! Une heure durant, nous allons de découverte en découverte, ne plus pouvoir trouver d'épithètes pour qualifier le travail d'orfèvre de la nature. Oh ! l'incalculable spectacle que celui de ces voûtes millénaires se reflétant à l'infini dans ces lacs d'eau inviolable, tant elle est pure et immobile. Ajoutons que M. Helle a réalisé l'impossible en ajoutant encore à la beauté des lieux, grâce à une mise en valeur exceptionnelle.

Il s'est servi de la lumière comme un peintre de son pinceau, comme un sculpteur de son ciseau... Pour ne pas rater ce rendez-vous avec l'un des grands trésors de notre territoire, vous savez ce qu'il vous reste à faire : Carnet de bord en main... Nationale 20... Souillac... Lacave... Et ne manquez pas de nous faire part de vos impressions !





"J'ai 14 ans et je voudrais construire des fusées..."

VON BRAUN RÉPOND A LA QUESTION QUE VOUS N'OSERIEZ PAS LUI POSER

WERNER VON BRAUN, savant américain d'origine allemande, émigré aux U.S.A. dès la fin de la dernière guerre mondiale, faisait partir ses premières fusées en 1925 (il était alors âgé de 13 ans) dans les jardins publics de Berlin. Dix-huit ans plus tard, il avait mis au point les premières fusées stratégiques — les redoutables V2 — qui, depuis la base secrète de Peenemünde, allaient déferler sur Londres. Aujourd'hui, von Braun, papa de deux fillettes, dirige aux U.S.A. le fameux arsenal de Redstone (Alabama) : il est considéré comme le plus grand spécialiste américain des fusées et vient de confier à l'éditeur français Albin Michel le manuscrit d'un extraordinaire ouvrage magnifiquement illustré, intitulé « Les Premiers Hommes sur la Lune » dont nous extrayons cette page.

J'ai quatorze ans et je voudrais devenir un spécialiste des fusées. Que dois-je faire pour cela?... Depuis quelques mois, des milliers de jeunes me posent cette question, et je vais m'efforcer y répondre aujourd'hui.

Tout d'abord, je dois vous dire que votre désir est une chose merveilleuse et que je vous y encourage du fond du cœur. En cette Ère spatiale, l'art des fusées est non seulement l'aspiration

la plus élevée que puisse concevoir un jeune à l'esprit aventureux et qui veut se consacrer à quelque chose, mais j'ajoute que les possibilités de cette carrière sont actuellement fort bonnes et continueront de l'être pendant des années.

Mais il faut vous préparer avec intelligence à une vie parmi les fusées et les navires interplanétaires. Pour commencer, je vous déclare : n'achetez

pas de dangereux produits chimiques pour vous permettre de fabriquer des fusées de 14 juillet « améliorées » dans le garage paternel ! Par cette méthode grossière, vous n'améliorerez ni l'art des fusées ni vos propres connaissances.

Je suis obligé d'avouer que je l'ai fait quand j'avais votre âge, mais je dois proclamer que j'étais absurde ; certains de mes amis ont eu moins de chance que moi et se sont estropiés pour la vie. Une fusée capable de voler peut aussi exploser ; et c'est d'astronautes vivants et non morts que le Monde a besoin.

La première chose à faire, c'est de lire beaucoup à ce sujet et de vous bâtir une solide base de connaissance. Il existe beaucoup de très bons livres sur les fusées et le vol spatial, livres que vous pouvez comprendre sans avoir fait de hautes mathématiques.

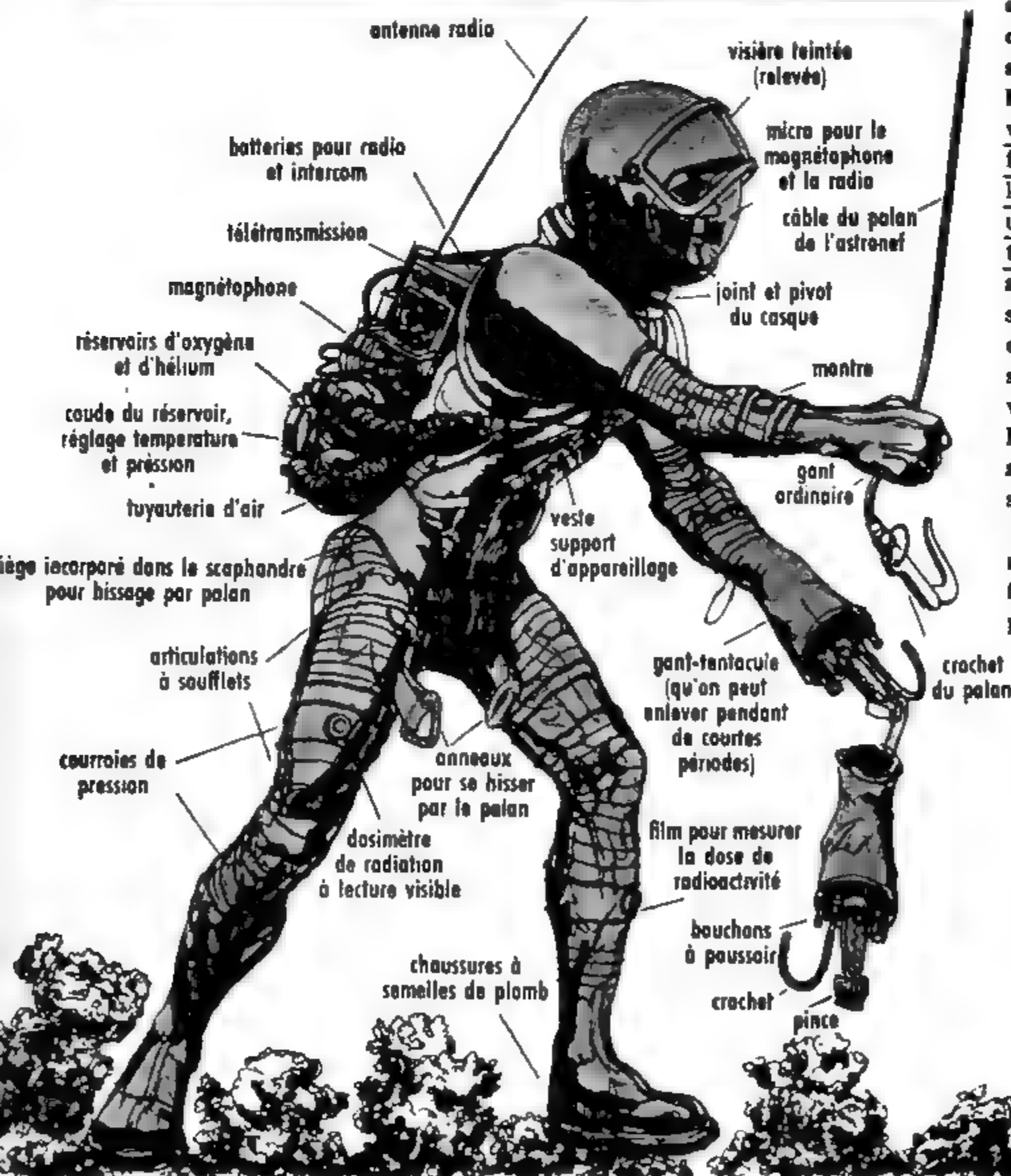
Et maintenant, mon deuxième conseil : ne faites pas la faute de conclure qu'une étude approfondie des sciences et des mathématiques, c'est bon pour les autres ! Si vous désirez vraiment apporter une contribution féconde au domaine des fusées (où la concurrence est grande), il vous faut une solide éducation scientifique et technique. Suivez autant de cours de sciences et de mathématiques que possible pendant que vous êtes au lycée ; ensuite, allez dans une bonne université et spécialisez-vous... Si vous le pouvez, allez ensuite dans une grande Ecole technique et passez une licence si possible même un doctorat en science.

Vous constaterez que l'art des fusées n'est pratiquement pas enseigné dans les facultés... Mais ceci n'est guère surprenant : au début, les pionniers de

l'aviation ne pouvaient suivre aucun cours d'aéronautique pour la bonne raison que c'est grâce à leurs efforts que s'est créé ce nouveau domaine de l'activité humaine. Tout ce qu'ils pouvaient faire c'était d'étudier les domaines proches comme la Physique, la Mécanique et les problèmes automobiles, pour appliquer ensuite leurs connaissances à la tâche qu'ils avaient choisie.

Vous aurez à en faire de même ; et la Mécanique et l'Aéronautique restent le fondement le meilleur qu'un spécialiste des fusées puisse trouver. Mais rappelez-vous ceci, une fusée moderne à longue portée ou un futur engin spatial représente bien plus qu'une coque qui brille et un moteur qui crache du feu par derrière ; c'est bien plutôt une machine totalement automatisée, pratiquement pleine de gyroscopes, d'appareillages radio, de réseaux électriques, de commandes hydrauliques, d'échangeurs de chaleur, de thermostats, de manomètres et d'une myriade d'autres équipements... Ses moteurs à réaction brûlent d'étranges propergols et elle voyage à travers l'univers à des vitesses qui couvrent tout le spectre, depuis le zéro jusqu'à Mach 20 (vingt fois la vitesse du son) et plus. Par conséquent, un jeune homme qui désire avancer dans cette carrière doit connaître une grande variété de techniques. Naturellement, personne ne peut se perfectionner en toutes ; il vaut cependant mieux, pour un jeune, s'efforcer de devenir de premier plan dans l'une d'elles plutôt que de devenir un Maître-Jacques qui connaît un peu de tout mais ne sait rien à fond. Néanmoins, plus votre éducation sera large à la base, mieux vous vous en trouverez plus tard...

LE PREMIER HOMME SUR LA LUNE



« Pour circuler sur la Lune, l'astronave devra revêtir ce scaphandre dit « à pression complète » formé de deux couches : la première est en caoutchouc imperméable à l'air, la seconde en solide tissu de genre nylon. Ce scaphandre contient sa propre atmosphère. Le régulateur de respiration, les cartouches absorbant les gaz expirés et les filtres de circulation d'air sont tous contenus dans le casque, supprimant le besoin de masque à oxygène. Pour accroître la sécurité, on peut porter une combinaison à pression partielle sous ce type de scaphandre : si ce dernier venait à fuir, les tubes de réglage de la combinaison à pression partielle seraient gonflés automatiquement pour empêcher le corps d'exploser ! Il faut aussi que la pression dans le casque soit maintenue pour que l'homme continue à respirer.

« Voici maintenant la batterie de cuisine de l'astronave ! L'absence de pesantier hors de l'atmosphère terrestre a contraint les techniciens à faire preuve d'imagination comme vous vous en rendez compte... Les aliments liquides pourront être absorbés grâce au « biborn » (ou bouteille) spatiale. Les aliments solides nécessitent l'intervention du four radar, de la capsule-assiette et d'une cuillère spéciale : on insère donc la nourriture dans la capsule en pyrex transparent par un orifice pourvu d'un couvercle à charnière muni d'un ressort ; on introduit ensuite la capsule dans le four calorifique. La cuisson effectuée en quelques secondes, on fixe le couvercle de la capsule à une tablette dépliant et la cuillère à glissière entre alors en service...

BATTERIE DE CUISINE POUR L'ESPACE



Nicolas

COMME UN GRAND

MOI, j'ai une nouvelle petite voisine qui s'appelle Marie-Edwige et qui est très chouette. Aujourd'hui, son papa et sa maman l'ont laissée venir jouer avec moi dans notre jardin.

« A quoi on joue, Marie-Edwige, j'ai demandé, à la balle ? aux billes ? au train électrique ? » « Non, m'a répondu Marie-Edwige, on va jouer au papa et à la maman. Toi tu serais le papa, moi je serais la maman, et ma poupée, ça serait notre petite fille. »

J'avais pas tellement envie de jouer avec une poupée, parce que je n'aime pas ça, et puis parce que si les copains me voyaient, ils se moqueraient drôlement de moi. Mais je ne voulais pas que Marie-Edwige se fâche, elle est très chouette, alors j'ai dit que j'étais d'accord.

« Bon, a dit Marie-Edwige, alors ici, ce serait la salle à manger, là, la table et là-bas le buffet, avec la photo de tonton Léon au-dessus. Alors ce serait le soir, moi je serais habillée avec la robe rouge et les souliers à hauts talons de ma maman, et toi tu reviendrais du travail. Vas-y. » J'ai regardé dans la rue, pour voir s'il n'y avait personne, surtout Alceste, un copain qui habite pas loin, et puis j'ai commencé à jouer. J'ai fait semblant d'ouvrir une porte et j'ai dit : « Bonsoir Marie-Edwige. » « Mais non, a dit Marie-Edwige, que tu es bête ! Tu dois m'appeler chérie, comme fait papa, et moi je t'appellerai comme maman appelle papa. Recommence. » J'ai recommencé. « Bonsoir, chérie », j'ai dit. « Bonsoir Grégoire, m'a dit Marie-Edwige, c'est à cette heure-ci que tu rentres ? » « Mais Marie-Edwige... » j'ai dit, mais Marie-Edwige ne m'a pas laissé finir. « Mais non, Nicolas, tu sais pas jouer ! C'est vrai ça ! Tu dois m'appeler chérie et puis me dire que tu as eu beaucoup de travail et que c'est

pour ça que tu viens tard ! » « J'ai eu des tas de travail, j'ai dit, c'est pour ça que je viens tard, chérie. » Alors, Marie-Edwige a levé



les bras en l'air et elle a crié : « Ah ! je l'attendais, celle-là ! Tous les soirs la même chose ! Je parie que tu as encore trainé avec tes copains ! Et bien sûr, tu ne t'occupes pas si je m'inquiète, ou si mon repas refroidit, ou si notre petite fille, qui est si jolie, est malade. Tu pourrais au moins me donner un coup de téléphone et penser que tu as une famille et une maison. Mais non, monsieur ça ne l'intéresse pas tout ça, il préfère rester avec ses copains ! Je suis très malheureuse ! Et ne m'appelle pas chérie ! »

Quand elle a fini de parler, Marie-Edwige, elle était toute rouge, et puis, elle m'a dit : « Ben pourquoi tu restes avec la bouche ouverte, Nicolas ? Joue ! » « Dis, Marie-Edwige, j'ai demandé, tu veux pas qu'on joue à la balle ? Je t'envoierai pas fort, tu verras. » « Non, m'a répondu Marie-Edwige. Toi, maintenant, tu pourrais dire que tu travailles beaucoup pour ramener des tas de sous à la maison. » « Je travaille beaucoup, pour ramener des tas de sous à la maison », j'ai dit. Alors là, Marie-Edwige s'est mise à faire des tas de gestes. « Celle-là aussi, je l'attendais ! elle a crié. Ils profitent de toi à ton travail. Oh, bien sûr, c'est pas toi qui dois aller acheter les choses à manger et payer la

blanchisseuse. Mais moi, je n'y arrive pas avec ce que tu me donnes. La poupée et moi, on n'a plus rien à se mettre. Combien de fois je t'ai dit d'aller voir ton directeur et de lui demander une augmentation. Mais tu n'oses pas, j'ai bien envie d'y aller à ta place ! »

« Et moi, qu'est-ce que je dois dire, maintenant ? » j'ai demandé. « Rien, m'a dit Marie-Edwige, tu te mets à table pour le dîner et tu lis ton journal. » Alors, je me suis assis sur l'herbe et j'ai fait comme si je lisais un journal. « Au lieu de lire ton journal, m'a dit Marie-Edwige, tu pourrais me parler un peu, me raconter ce que tu as fait aujourd'hui. Moi je ne vois personne toute la journée, et dès que tu arrives, tu ouvres le journal et tu ne dis rien. » « Mais, Marie-Edwige, j'ai dit, c'est toi qui m'as dit de lire le journal ! » Alors, Marie-Edwige s'est mise à rigoler. « Mais oui, gros bêta, elle m'a dit, mais c'est pour de rire, c'est pour jouer. Alors toi, tu fais comme si tu fermes le journal et tu dis ah ! là là là ! »

Elle est très chouette, Marie-Edwige, quand elle rigole, alors, comme j'aime bien jouer avec elle, j'ai fait comme si je refermais le journal et j'ai dit : « Ah ! là là là ! » « Ça c'est un comble, a dit Marie-Edwige, en plus, monsieur proteste quand je lui demande simplement de fermer le journal. Et tu n'as même pas embrassé ta fille qui est si jolie et qui a eu une bonne note en récitation ! » Et Marie-Edwige a ramassé sa poupée qui était sur l'herbe, et elle a voulu que je la prenne. « Non, j'ai dit, pas la

poupée ! » « Et pourquoi pas la poupée ? » m'a demandé Marie-Edwige. « A cause d'Alceste, j'ai répondu, s'il me voyait, j'aurais l'air d'un guignol et il le raconterait à tous les autres, à l'école. » « Et c'est qui, Alceste, je vous prie ? » m'a demandé Marie-Edwige. « Ben, c'est un copain, je lui ai expliqué. Il est gros et il mange tout le temps, à la récré, il fait le gardien de but. » Alors, Marie-Edwige a fait des yeux tout petits. « Alors tu préfères jouer avec ton copain plutôt qu'avec moi ? » elle a dit. « Mais non, j'ai répondu. Mais maintenant, on pourrait jouer au train électrique, j'ai des tas de wagons et des barrières qui montent et qui descendent. » « Puisque tu préfères jouer avec ton copain, tu n'as qu'à rester avec lui. Moi, je retourne chez ma maman ! » m'a dit Marie-Edwige, et puis elle est partie.

Moi, je suis resté seul dans le jardin, et j'avais un peu envie de pleurer, mais papa est sorti de la maison en rigolant. « Je vous ai regardés par la fenêtre, tous les deux, il m'a dit papa, et tu as très bien fait ! Tu as été énergique ! » Et papa m'a mis la main sur l'épaule et il m'a dit : « Allez mon vieux, elles sont toutes les mêmes ! » Et moi j'ai été très content, parce que papa m'a parlé comme si j'étais un grand. Et puis, pour Marie-Edwige qui est très chouette, eh bien ! demain, j'irai lui demander pardon. Comme un grand.

par SEMPÉ et GOSCINNY





DANGER

DANS LE

Ciel

RESUME. — Tanguy et Larverdure font leurs débuts d'équipiers à la 10^e escadre de Creil, à laquelle ils sont affectés. Ils poursuivent intensivement leur entraînement, surveillés par le capitaine Jaubert.

VOL APRES VOL TANGUY ET LAVERDURE TOTALISENT DEU À PEU LES CENT HEURES DE MISSIONS QUI FERONT DEUX DES EQUIPIERS CONFIRMES.

VOTRE TRAVAIL D'AUJOURD'HUI, JEUNES GENS : LES VIRAGES RELATIFS... EXCELLENT EXERCICE D'INITIATION À LA CHASSE !...



C'EST ENFANTIN ! VOYEZ. ON PART À DEUX ZINCS PARALLÈLEMENT (1)...

... AU TOP, L'UN OBLIQUE DE 40 DEGRÉS À GAUCHE (2)

... L'AUTRE DE 20 DEGRÉS À DROITE (3)...

... PUIS IL S'AGIT, EN DÉCRIVANT UN VIRAGE SERRÉ POUR L'AVION DE GAUCHE (4)...

... UN VIRAGE LARGE POUR CELUI DE DROITE (5)

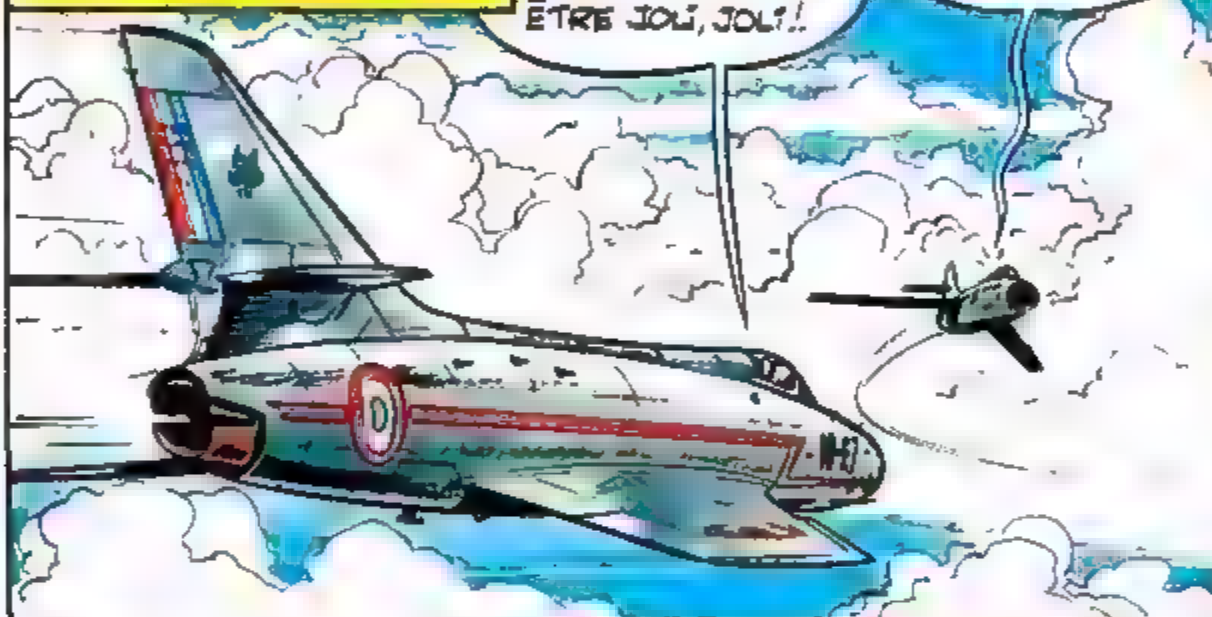
... DE SE RETROUVER EN FORMATION SUR LE CAP 90... (6)



AINSI, JOUR APRÈS JOUR, LES DEUX ELÈVES-EQUIPIERS DE L'ESCADRON 4/10 ASSIMILENT LENTEMENT LEUR MÉTIER DE CHASSEUR...

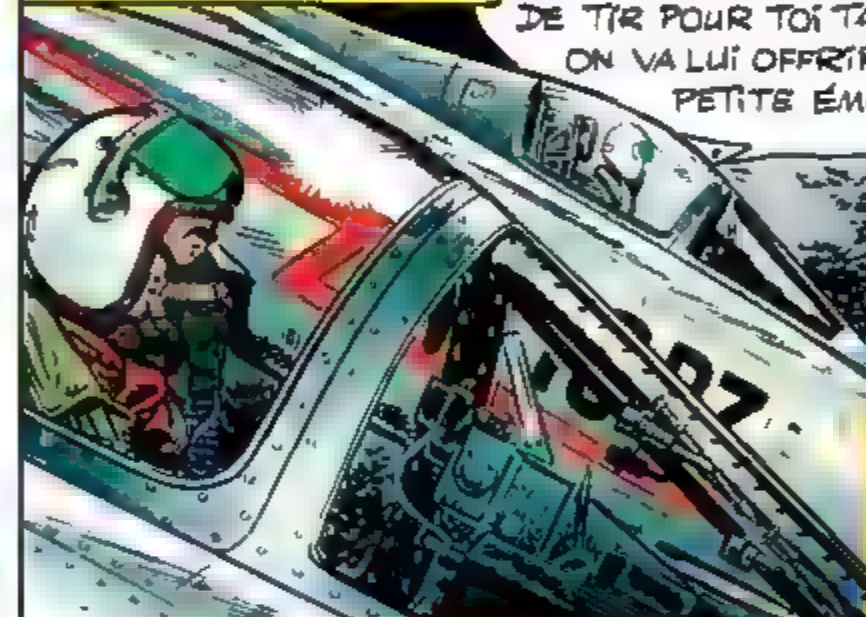
MENUT NOIR UN À NUMÉRO DEUX !... VOILÀ ENCORE UN VIRAGE RELATIF QUI NE VA PAS ÊTRE JOLI, JOLI !...

C'EST TA FAUTE, MÉ, PATATE !... SERRÉ D'AVANTAGE TON CIRCUIT !



VOLS V.F.R. (1) VOLS I.F.R. (2) SUCCEDENT AUX PATROUILLES AUX PROCÉDURES, AUX EXERCICES DE TIR ET D'ATTAQUE...

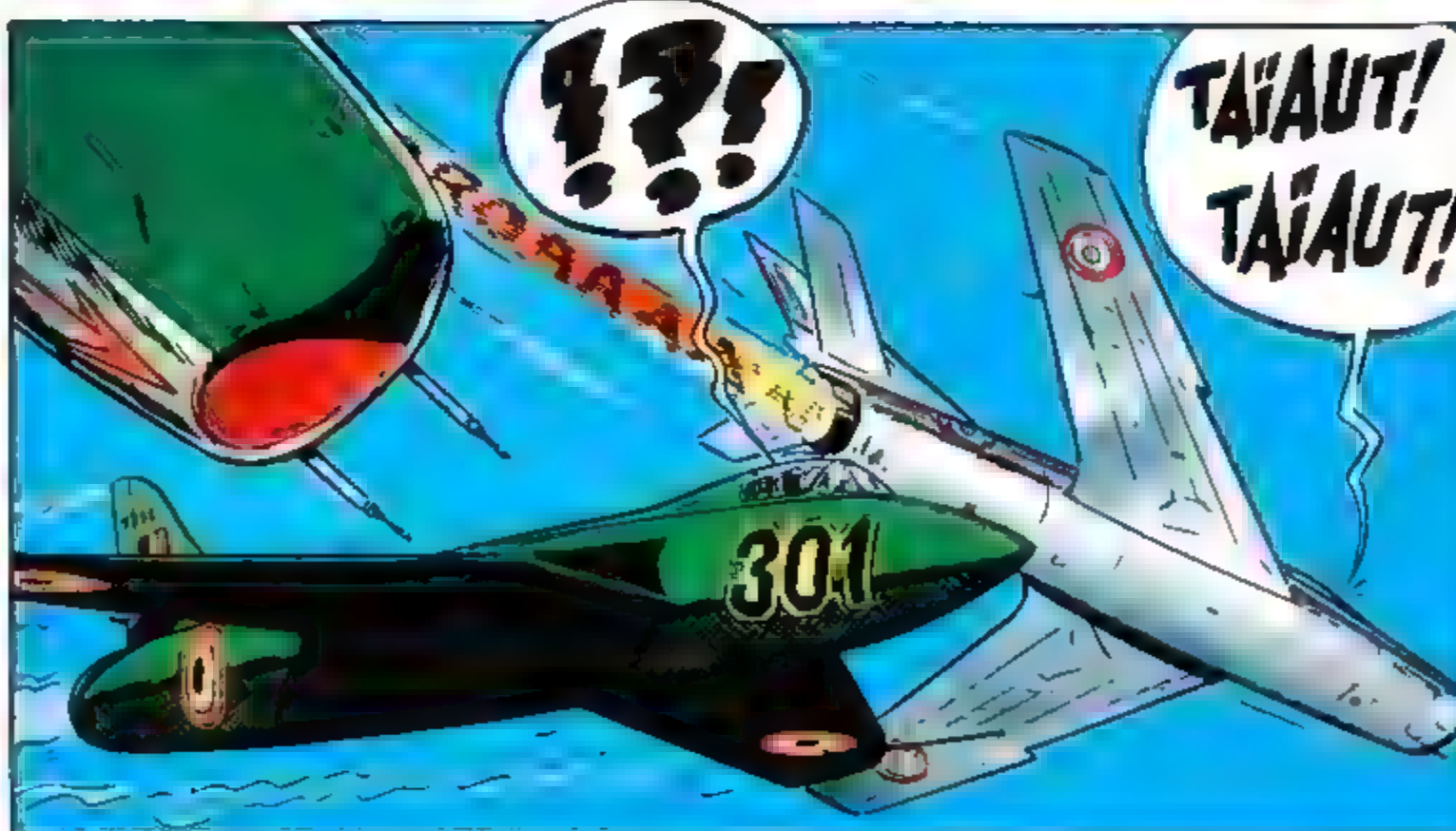
MARSON BLEU LEADER À NUMÉRO 2... REGARDE À 10 HEURES !... UN BEAU CHASSEUR BELGE, ÉGARÉ DANS NOTRE SECTEUR !... EXCELLENT EXERCICE DE TIR POUR TOI TANGUY !... ON VA LUI OFFRIR UNE PETITE ÉMOTION !...



V.F.R. : VOL À VUE DANS DE BONNES CONDITIONS MÉTÉO. I.F.R. : VOL AUX INSTRUMENTS QUAND LE PLAFOND EST À MOINS DE 300 M. ET LA VISIBILITÉ INFÉRIEURE À 1 KM 500.



TOUT SEUL... TOUT SEUL, SOUS UN CIEL ÉTOILÉ...



!?!?

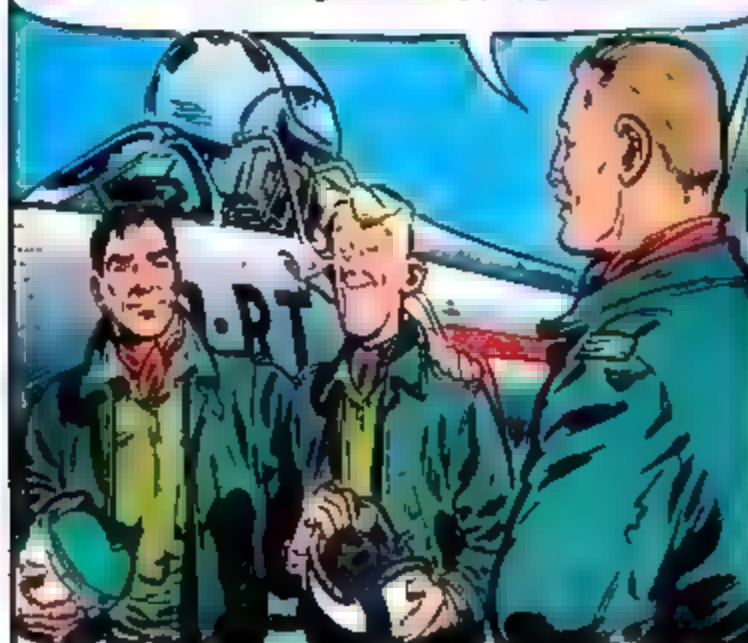
TAÏAUT! TAÏAUT!



IDIOT !... ZATTECUL !... SCHUIFE TROMPETTE !... JE VAIS T'APPRENDRE À VENIR JOUER LE FOU AVEC MOI, SAVÈTE-VOUS !...

ET LE JOUR ATTENDU ARRIVE ENFIN !...

CETTE FOIS LES 'GUSSES' VOUS ÊTES AU POINT. Désormais, vous figurerez au tableau opérationnel !... Comme les copains...



OR, AU MÊME INSTANT, AU P.C. D'ESCADRE...

B'EN, MON GÉNÉRAL... JE DONNE LES ORDRES IMMÉDIATEMENT !... COMPTÉZ SUR MOI !



D'ABLE !... J'IGNORE CE QUI SE PRÉPARE À MELUN-VILLAROCHE... MAIS ÇA DOIT ÊTRE SÉRIEUX ET ULTRA-SÉCRÉT !... TOUTE LA ZONE AVOISINANTE EST STRICTEMENT INTERDITE DE VOL... ET LES TERRAINS ENVIRONNANTS DEVONT TOUR À TOUR FOURNIR DES PATROUILLES DE SURVEILLANCE POUR FAIRE RESPECTER LA CONSIGNE !...



?!?

(A suivre.)

COMME UN POISSON DANS L'EAU



De tous temps l'homme a rêvé de s'élancer dans les airs comme un poisson. Grâce à la maîtrise de l'élément liquide, il a pu réaliser une partie de son rêve. Mais pour plonger du haut d'un perchoir de 10 mètres, il faut un certain courage et en plus des muscles bien entraînés, une solide connaissance des effets de la résistance que rencontre un



corps arrivant à la vitesse de 45 km/h à la surface de l'eau. Le jeune Bernard Mango, 16 ans, s'entraîne chaque jour en vue des championnats d'Île-de-France de haut vol, sous la direction de M. Soret, président de la Commission de plongeurs de la F.F.N. Souhaitons bonne chance à ce jeune champion. Nos photos : démonstration de plongeurs de B. Mango.

EN cette période de vacances, les journaux vont ouvrir la tragique rubrique « noyades ». Jour après jour, la liste des imprudences s'allongera. Le long des rivières, près des plages, dans les piscines, la France entière fera trempette. Mais lorsque l'on songe que sur dix personnes tombant dans deux mètres d'eau, il n'en est peut-être pas trois qui soient capables d'en sortir seules, nous sommes obligés d'envisager la situation avec un léger frisson.

Rien des efforts ont été faits en France. La natation est presque obligatoire dans tous les établissements scolaires, les stades nautiques se sont multipliés, les clubs se sont développés, chaque plage est placée sous la surveillance de maîtres nageurs diplômés, mais combien d'amateurs d'ébats aquatiques ne figurent nager à la perfection parce qu'ils ont en poche un brevet de nageur 25 mètres. Ces derniers sont d'ailleurs les plus dangereux ; les statistiques, avec leur listes comparatives, prouvent que 75 % des noyés avaient des connaissances en natation, mais insuffisantes.

Trop nombreux sont encore ceux qui considèrent l'eau comme un élément hostile, et pourtant aucun sport n'offre autant d'avantages et de plaisirs que la natation. C'est le sport par excellence, le sport idéal. Le cœur et les poumons gagnent en vitalité. Toutes les parties du corps se développent systématiquement et harmonieusement.

La plupart des animaux, même ceux qui n'apprécient pas particulièrement les plaisirs d'un bon bain, nagent avec facilité car ils retrouvent dans l'eau leur position naturelle. Ils n'ont qu'à remuer les membres pour avancer. L'homme, de ce point de vue, est donc légèrement désavantagé car il doit s'allonger. Voilà pourquoi tant de débutants hésitent à se lancer. Leur bouche leur semble dangereusement proche de cet élément liquide qui, à leur sens, n'attend qu'un léger moment d'inattention pour leur faire boire la tasse.

Lorsque vous saurez nager, vous vous apercevrez d'ailleurs que la position naturelle de l'homme n'est pas incompatible avec un bon maintien dans l'eau. Debout dans le courant, poumons gonflés, il n'a qu'à remuer légèrement les pieds pour flotter comme un bouchon.

Savoir nager, en plus du plaisir propre que cela procure, ouvre la porte à une multitude de joies que nous ne connaissons point sans cela. Plaisir de la voile, de la navigation sur les rivières ou dans les baies tranquilles. Sports nautiques, depuis le water-polo jusqu'au ski. Ou bien tout simplement joie de plonger dans l'eau fraîche lorsqu'il fait très chaud. A notre époque, il n'est pas normal de ne pas savoir nager. Méditez bien ces quelques lignes, nous espérons qu'après cela, ceux d'entre vous qui hésitent encore, se précipiteront vers la piscine la plus proche et s'initieront sans plus tarder aux plaisirs de l'eau.

La natation, voyez-vous, est le sport le plus ancien du monde. Dans les premiers âges de notre humanité, le chasseur de la pierre ancienne, le pêcheur des rivières poissonneuses ont été contraints, un jour ou l'autre, à se lancer dans l'onde. De cette contrainte est né un jeu.

Une pièce de bois, une vessie gonflée leur sert de flotteur. Les pieds libres esquissent des mouvements désordonnés. Parfois, le flotteur est abandonné. Les bras copient les mouvements des pieds. La brasse vient d'être découverte. Le manque de confiance a fait naître cette nage curieuse que nous appelons « l'indienne ». Le nageur a conservé appui d'un bras sur son flotteur. Il avance alors sur le côté.

Les indigènes des îles tropicales, en jonglant avec les lourdes vagues et en se laissant porter par elles, ont découvert la nage rampante qui se transforme en « over Arm Stroke, Trudgeon » et plus près de nous « Crawl ».

Un nageur fatigué s'aperçoit en faisant la planche, qu'il suffisait de lancer les bras en arrière pour avancer. Dos crawlé et brasse sur le dos marquent l'une des dernières étapes de la natation moderne.

SPORT PAR EXCELLENCE

La pratique régulière de la natation atténue la sensibilité de la peau et augmente la résistance du corps aux déperditions calorifiques. Tous les muscles travaillent, s'équilibrent et se développent harmonieusement. La respiration se régularise et s'amplifie. La capacité thoracique augmente. Les bains entretiennent la propreté et éliminent les déchets organiques. La proportion



Jean-Pierre Lemy, 17 ans, champion de brasse de Paris F.F.N., nous fait une démonstration de crawl. Pour pratiquer cette sorte de nage, placez-vous dans l'eau, prenez appui sur un flotteur (photo de droite), et faites une série de battements de pieds. Tous les muscles de vos jambes travaillent de hautement part de la hanche. Les chevilles restent souples, le pied décrivant des allures agit comme les pales d'une hélice. Vous ne trouverez pas la cadence aux premiers exercices, mais si par bonheur vous vous habituez à respirer à intervalles réguliers : vous saurez le crawl. Le bras attaque l'eau dans le prolongement de l'épaule, il brasse l'eau, la main godille. Elle se dégage lorsqu'elle passe sous la cuisse. Le corps se trouve équilibré par le second bras qui est en appui sur l'eau.



Voici revenue la belle saison amenant avec elle les joies de la baignade. Les piscines refusent des clients. Chaque dimanche le moindre coin d'herbe au bord de la rivière est envahi par une foule avide de calme et de fraîcheur. Nous avons demandé à un ancien champion de France interscolaire de natation de nous donner quelques leçons et de nous initier aux joies rafraîchissantes de la baignade.

des globules rouges est accrue de 27 % par le water-polo, 25 % par la natation, 15 et 14 % par l'athlétisme et le cyclisme. La conclusion est nette.

Mais la raison d'être de la natation, c'est son utilité. Tout être humain devrait pouvoir sauver sa vie.

ATTENTION : DANGERS

L'abus des bains pour une personne non entraînée constitue le plus grand des dangers.

Le débutant éprouve une telle satisfaction dès ses premières brasses, qu'il prolonge ses séjours dans l'eau, alors que pour lui, une demi-heure devrait suffire. Ces excès produisent très souvent des crampes. Le nageur qui a fourni un trop long effort musculaire, éprouve une sensation de tension pénible puis, subitement, le membre ou le segment de membre s'immobilise dans la position où l'a placé l'action du muscle tendu.

Il ne faut surtout pas s'affoler, mais laisser le membre prendre une position quelconque, lorsque l'on ne connaît pas un contre-mouvement ou un massage particulier, et regagner le bord. Dans les compétitions, ces incidents sont fréquents.

Si vous n'êtes point habitués aux bains quotidiens et si, après un copieux repas, vous vous plongez de suite dans l'eau fraîche, vous vous exposez à la congestion.

L'immersion dans une eau froide, amène un saisissement et le nageur éprouve de très grandes difficultés pour respirer. Ce saisissement est dû à une diminution brusque de la circulation pulmonaire.

Il est donc nécessaire de suivre un entraînement progressif et d'éviter de

prolonger son bain sous peine de congestion pulmonaire.

L'apprenti nageur qui, dans une piscine, fait la traversée, se lance et, à mi-parcours s'affole, barbote, bat l'eau des mains, prend la position verticale, se retourne, accélère ses mouvements et sans la perche du maître-nageur se noierait. Ce même désordre se retrouve chez le nageur qui rencontre des herbes, des tourbillons. Nagez normalement, ne désorganisez pas votre position, vous échapperez facilement à ces pièges fort rares.

L'over arm stroke et le trudgeon ont été détrônés par le crawl, la nage la plus rapide que nous connaissions à ce jour. Le problème du choix est donc assez restreint. Brasse ou crawl? Le nageur de brasse courante, dite orthodoxe, pourra également se spécialiser en brasse papillon ou dauphin; le nageur de crawl en dos crawlé.

LE PROBLÈME DU CHOIX

Il est très utile de connaître et de pratiquer toutes les nages. Chacune offre de multiples avantages. Mais, à moins de vouloir devenir un compétiteur en brasse, mieux vaut directement après les premières notions de brasse, passer à l'étude du crawl.

Un très grand entraîneur national aimait à dire :

« Un nageur de crawl n'a jamais nagé la brasse, heureusement pour lui mais surtout pour moi... »

Et voilà, il ne vous reste plus qu'à enfiler votre maillot de bain et à vous précipiter vers la rivière. Vous verrez qu'après quelques heures d'entraînement l'eau sera pour vous une amie et qu'elle vous fera connaître des joies profondes et merveilleuses.



Ci-contre, à gauche : Jean-Pierre Lamy nous fait une démonstration de brasse. Position initiale : les bras repliés, les coudes collés au corps, les mains jointes sous le menton, poignets et doigts sur le même plan. Les jambes repliées, les talons bien réunis. Les genoux écartés le plus loin possible l'un de l'autre. Le point des pieds se dirige vers les genoux. Dans le premier mouvement, les bras et les jambes sont allongés, bras joints, jambes écartées. Les mains tournent, les pointes des pieds se rapprochent brutalement. Ci-dessus : nage-papillon. L'écartement des jambes est réduit pour éviter la résistance de l'eau. Les chevilles sont presque mortes. Les bras travaillent en profondeur. Les mains décrivent deux cercles à la hauteur du menton, se retournent et sont projetées en avant. Ci-contre, à droite : dos-crawlé. Les bras attaquent l'eau en arrière. La main brasse l'eau avec un mouvement de godille. Le battement du pied est identique à celui du crawl.



FRAZER l'Africain



LE SAFARI PERDU

TEXTE DE
GEORGE BEARDMORE

DESSIN DE
FRANK BELLAMY

FRAZER L'AFRICAIN
UN CHASSEUR
BLANC ACCOMPAGNÉ
DE DEUX INDIGÈNES,
RECHERCHE
UN SAFARI PER-
DU. UN MASSAI
SOLITAIRE SAUVE
LA VIE DE HASH
CHARGÉ PAR
UN BUFFLE



QU'EST-CE
QUE TU FAIS DANS
CETTE CONTRÉE
SI LOIN DES TIENS?

TU AS SAUVÉ
LA VIE DE MON
CUISINIER! JE NE
TE VEUX AUCUN
MAL, MAIS DIS
MOI POURQUOI
TU ES LÀ!



SUR LE RETOUR...

TU PEUX RES-
TER AVEC MOI, J'AI
BESOIN D'UN BON
GUIDE, PAS POUR LA
CHASSE, POUR RETROU-
VER UN SAFARI!

C'EST MOI,
ONA, QUI RETROU-
VERA TES AMIS.
JE NE SUIS PAS
UN DOMESTIQUE.
JE LES RETROUVE-
RAI SEUL...



LE MASSAI REFUSE D'EN DIRE D'AVANTAGE.

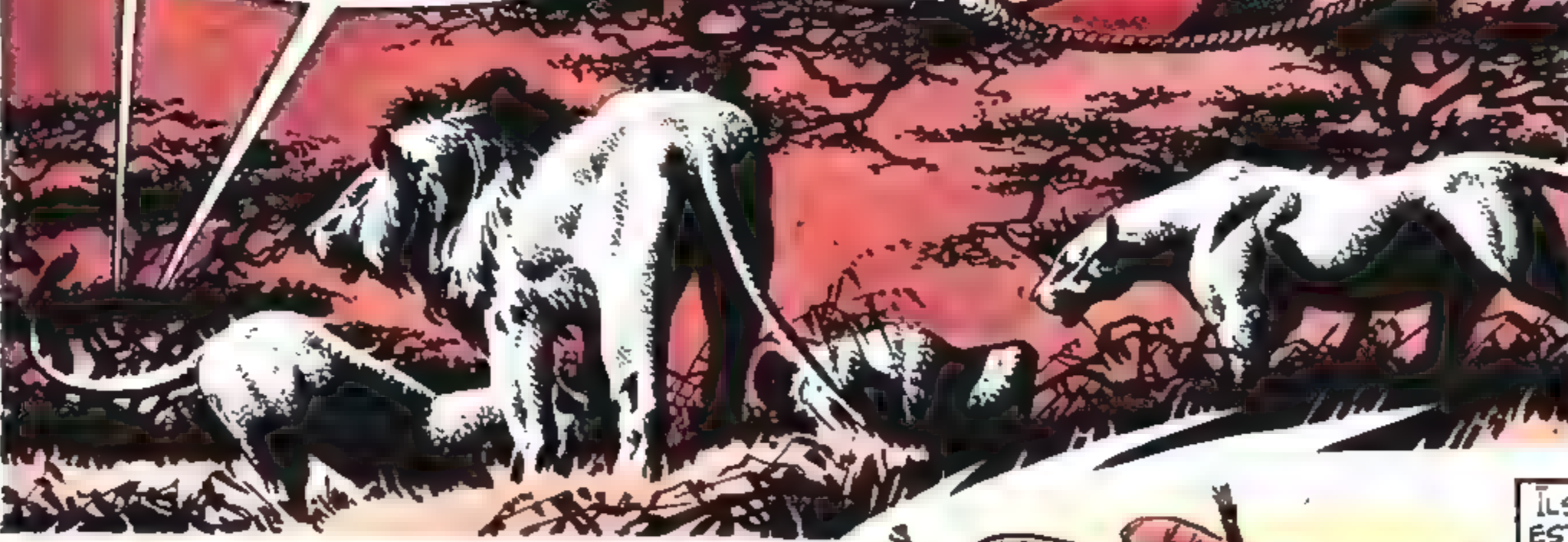
QUE VAT-IL FAIRE
MAINTENANT, HASH?

SE REPOSER CAR C'EST
UN HOMME FATIGUÉ!



LES LIONS ENTOURENT
LA DÉPOUILLE DU BUFFLE,
BWANA!

ALLUMONS UN GRAND
FEU. ILS NE NOUS DÉRAN-
GERONT PAS, VOIS OÙ EST
LE MASSAI?



IL N'EST PLUS
LÀ, BWANA! IL
A DISPARU!

DISPARU?
AVEC TOUS
CES FAUVES! POUR-
QUOI N'A-T-IL PAS
VOULU NOUS ACCOM-
PAGNER DANS LA
RECHERCHE DE JED?



LE MATIN SUIVANT...

CES TRACES D'ÉLE-
PHANTS NOUS ENTRAÎ-
NENT VERS LA RIVIÈRE.
JE NE SERAIS PAS
SURPRIS SI NOUS RE-
TROUVIONS NOTRE
MASSAI MORT. VOUS
ENTEN-
DEZ CES TAM-
BOURS?



ILS ANNONCENT QU'UN ÉTRANGE CHASSEUR
EST PASSÉ PAR ICI, IL Y A 20/3 HEURES!

C'EST PARFAIT, NOUS
ALLONS LE
SUIVRE ET, MALGRÉ
LUI, IL VA NOUS SERVIR
DE GUIDE!



4) (à suivre.)

• **HOMME-OISEAU COMME SON FRÈRE.** Moins de trois semaines après la disparition tragique de l'homme-oiseau Guy Masselin au cours d'un meeting aérien en Meurthe-et-Moselle, son frère Gérard, 26 ans, moniteur de parachutisme et son fidèle coéquipier, a tenu la promesse qu'ils s'étaient faite : il est devenu à son tour « homme-oiseau », malgré les risques qu'il connaît.

Sur l'aérodrome de Quimper-Plu-guffan où son frère a débuté, il y a un an, Gérard Masselin a revêtu la combinaison spéciale du disparu, avec des voilures de chaque côté du corps, et s'est jeté d'une hauteur de 3 000 m. C'est seulement à 1 500 m que s'est ouvert son parachute ; c'est donc 1 500 m de chute libre que Gérard Masselin a réussis. « Pour l'avenir, j'ai confiance, dit-il, c'était mon 274^e saut. »

• **NAVIGATEURS LOUFOQUES.** Sportif, mais peu sérieux, un employé de banque britannique, Bob Platten, 36 ans, avait décidé de traverser la Manche sur le lit de fer de sa grand-mère. Il l'a fait après avoir



— C'est le self-service dernier cri : le client fait sa popote lui-même.
(Dessin de Ange Michel.)

adapté à son curieux équipage des flotteurs et un moteur.

A l'arrivée, près de Calais, après 6 h 20 minutes de traversée, il a simplement déclaré : « Je recommencerai, mais, cette fois, dans un cercueil. Ah ! L'esprit d'aventures se perd de nos jours ! »

Ce n'est pas tout à fait l'avis des parents de deux jeunes étudiantes américaines, Marianne, 21 ans, et Betty, 19 ans, qui avaient décidé de descendre le Mississippi sur un radeau. Le célèbre Davy Crockett qui a, dit-on, vécu l'aventure, aurait pu leur en dire les dangers s'il était encore de ce monde mais, de toutes façons, Marianne et Betty n'acceptèrent aucun conseil.

Après quelques naufrages, quelques plongées, quelques attaques de nuées de moustiques et quelques nuits d'orages épouvantables passées à la belle étoile, elles se sont fait reconduire à la Nouvelle-Orléans. Mais pas en radeau !

• **OCEAN SUR MESURES.** Curiosité aquatique, le plus grand océan artificiel du monde vient d'être construit par la Marine américaine dans l'Etat de Maryland.

Dans un bâtiment qui couvre une superficie de 2 hectares, un bassin de 109 m de long, 73 m de large et 6 à 10 m de profondeur, contient 45 millions de litres d'eau.

Grâce à 21 appareils différents, on peut y provoquer toutes sortes de tempêtes et de courants artificiels avec des vagues de 60 cm. de haut.

Joli studio de cinéma pour filmer, en maquettes, des batailles navales.

• **RADAR CONTRE RADAR.** Ce représentant new-yorkais recordman du monde des contraventions aurait peut-être préféré ne pas réussir sa performance, et connaître l'un de ces petits appareils à tout faire que l'on nomme gadgets, aux Etats-Unis et qui permet, celui-là, de ne pas être surpris par la police.

Il s'agit, sous le volume d'un paquet de cigarettes, d'un détecteur à transistors qui signale à tout automobiliste qui le possède le moment où il pénètre dans le champ d'un radar de la police.

Pour une quarantaine de dollars (soit 200 NF) c'est donné ! Car les coups d'accélérateur mal contrôlés coûtent cher aux Etats-Unis.

• **ENCORE UNE TOUR EIFFEL.** Décidément, la Tour Eiffel fait des jaloux ! Un autre projet ambitieux vient de naître à Londres, où l'on a présenté la maquette d'une tour géante de 310 m de haut (soit à quelques mètres près, la hauteur de la Tour Eiffel) qui doit être construite près de la gare Saint-Pancras.

En forme de cône, constituée de panneaux de verre soutenus par une armature en béton, elle servirait de palais des expositions de l'industrie.

Coût : 10 millions de livres sterling, soit 140 millions de NF. Les bailleurs de fonds réfléchissent.

• **HOMARD BLANC ET VACHE-SURPRISE.** Médusé, ce pêcheur breton de Saint-Quay-Portrieux, dans les Côtes-du-Nord, lorsqu'il a trouvé, dans l'un de ses casiers, un homard dont la carapace, au lieu d'être bleue, était blanche et qui portait des cornes pareilles à celles des langoustes.

Médusée aussi, Mme Weir, de Los Angeles, quand elle vit son laitier habituel lui livrer... une vache ! La veille, elle lui avait dit, pour plaisanter : « Je vous achète tellement de lait que vous feriez mieux de me vendre une vache ! »

Le brave homme n'avait rien répondu, mais il avait pris ça pour une commande ferme et le lendemain, il amenait une très jolie bête à cornes. Il fallut parlementer longtemps pour qu'il consente à la remmener. Au grand désespoir de la petite Lauren, 9 ans, fille de Mme Weir, qui voulait installer la vache dans sa chambre.

• **BEBE SAVANT.** Les journalistes de West New York, dans le New Jersey, aux Etats-Unis, n'avaient jamais de leur vie assisté à pareille conférence de presse.

Mme Marie Jacobs les avait invités à venir questionner sa petite fille, Florence, qui vient d'obtenir la carte n° 4 536, donnant accès à toutes les bibliothèques publiques des Etats-Unis. « Maintenant, je suis bien contente, a dit Florence, je pourrai poursuivre mes études sur deux sujets qui me passionnent : les fusées et la géographie de l'espace. Parce que j'ai déjà lu tous les livres de la bibliothèque de papa. »

Il est temps de préciser que cette étudiante acharnée a... 2 ans et demi ! Et, pendant qu'elle répondait aux questions sur les rayons cosmiques ou l'homme de l'espace américain, Alan Shepard, sa maman racontait comment, à l'âge de un an, elle connaissait déjà parfaitement l'alphabet.

Avant de prendre congé de ses serveurs, Florence leur a récité, par ordre alphabétique, les 50 états américains.

Essayez d'en faire autant avec les départements français !

• **POUCHINKA.** Le président du Conseil Soviétique, M. Krouchtchev, vient d'envoyer deux cadeaux à Mme Kennedy, femme du président des Etats-Unis. D'abord, sculptée par un artisan dans des défenses de morse et des os de baleines, la maquette d'un navire baleinier américain qui venait pêcher dans les mers russes au siècle dernier.

Et surtout, une petite chienne de six mois baptisée Pouchinka (c'est-à-dire, en russe, « petite plume »). Pas n'importe quelle petite chienne, puisqu'il s'agit de la fille de Strelka, qui a fait un voyage dans l'espace au cours du mois d'août dernier.

NOUS AVONS LU POUR VOUS

Va comme le vent, par Gine Victor Leclerc. Inspiré par une histoire vraie, le récit des aventures de Kumbo — un jeune Mongol — parti à la recherche de son cheval « Va comme le vent » qui lui avait été dérobé. Une route dressée d'obstacles (Bourre-

lier). — Les Aventures de Marco Polo, par Nathalie Dean. De Venise en Chine, les explorations et les découvertes du plus étonnant voyageur du Moyen Age. Un personnage dont plusieurs films ont retracé l'histoire (Desclée de Brouwer). — La Pluie

des cimes, par Gaston Rebuffat. Pour la première fois, un des plus prestigieux guides de haute montagne s'adresse aux jeunes. Il leur parle de sa propre expérience, leur enseigne les secrets de son métier et leur raconte ses plus merveilleux souvenirs (Spes).

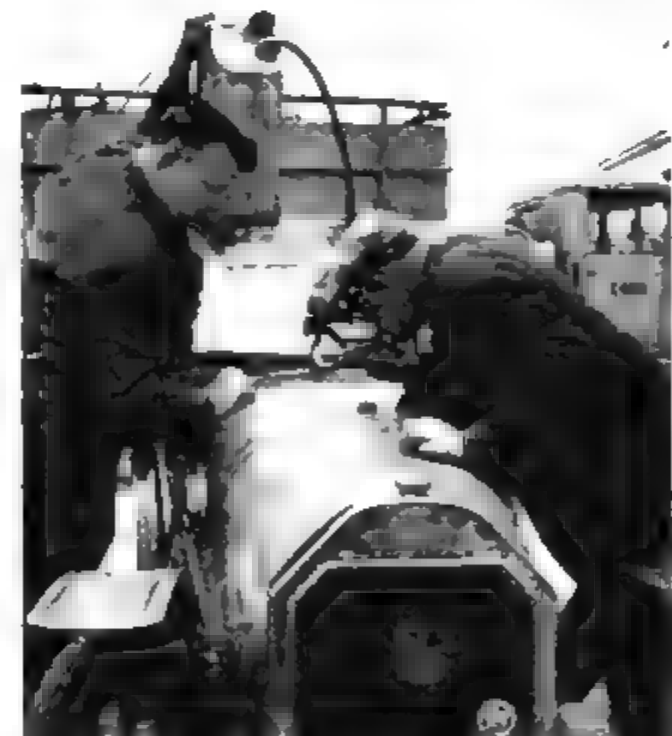


DE BRUXELLES A MADRID LE RALLYE DES ANCÊTRES

Cinquante-huit ans après la fameuse course Paris-Bordeaux qui, à l'origine, devait être Paris-Madrid et au cours de laquelle de nombreux pilotes, dont Marcel Renault, trouvèrent la mort, le premier marathon des ancêtres de l'automobile organisé par le Vétéran Car-Club de Belgique et l'écurie « Les Diaboliques », sous le patronage des Automobiles-Clubs de Belgique, de France et d'Espagne, s'est déroulé sur le parcours de 1 600 kilomètres, Bruxelles-Versailles-Madrid. La doyenne des voitures était une Renault 1900, monocylindre, conduite par les Espagnols Aragones et Villalonga. Les mécanos ne chômèrent pas pendant la course. Il réparèrent plus de deux cents fois les moteurs essouffés par le trajet.



La Sizaire et Naudin 1906 du concurrent Suisse Wolffs quitte Burgos, moteur tournant à plein régime. Tout au fond, on peut apercevoir les célèbres sculptures de la porte Santa-Maria.



Faire le plein d'essence devient pour les concurrents une véritable aventure. Le Français de Lussée, emplit le réservoir de sa Zèbre 1910 à l'aide d'un siphon plongé dans un jerrycan.



Le col de Los Leones (1512 m) était la principale difficulté du marathon. Les co-pilotes durant tout le trajet pour soulager les mécaniques. Ci-dessus, la Sizaire 1912 en plein effort.



Les concurrentes féminines se comportèrent vaillamment au cours de ce rallye singulier. La Clément Bayard 1910 de Mmes Harbesch et Plovrier prend en partant le départ à Burgos.



En 1967 vous irez de Paris à Londres en 10 minutes par SUPER-CARAVELLE



Trois des hommes à qui l'on doit le « Caravelle » actuel et le « Super Caravelle » futur. De gauche à droite, Pierre Sotro, l'ingénieur en chef, Georges Hérou, le président qui voit les problèmes et M. Gluck, chargé de la production. Vitesses et confort caractériseront le « Super Caravelle ».

AVANT six ans, si le gouvernement autorise les dépenses nécessaires, le « Super Caravelle » prendra l'air. Volant à plus de deux fois et demie la vitesse du son, elle franchira les étapes continentales en effort aux passagers des conditions de confort sans égal. Le Président Hérou, parlant au nom de sa fameuse équipe de Sud-Aviation, a dit : « L'ère de transport supersonique approche. Si nous ne pouvons disputer la palme aux Américains pour les longs-courriers transatlantiques, la vocation de l'Europe — et donc de la France — doit être de fournir au monde le moyen-courrier supersonique. Pour cela, il faut que les pays d'Europe s'entendent, car un moyen-courrier supersonique n'est pas une petite affaire à entreprendre... Voici la solution française, Dassault-Sud- « Super-Caravelle ».

En attendant que les pays d'Europe s'entendent, deux des plus grands constructeurs européens se sont entendus. Il s'agit de la GAMM (Générale Aéronautique Marcel Dassault) et de Sud Aviation. Toutes deux présentent des références suffisamment sérieuses et des moyens assez importants pour réussir. La GAMM fait voler ses « Mirage » III de chasse et « Mirage » IV de bombardement à des vitesses de Mach 2,20 depuis de nombreuses années. Ses techniciens savent parfaitement résoudre les problèmes de la chaleur, de la bonne alimentation des réacteurs, etc. Quant à Sud Aviation, elle apporte dans l'association son expérience du « Commercial » grâce à la sensationnelle réussite de la « Caravelle ».

Le premier résultat de cette association nous a été montré au dernier Salon de l'Aéronautique. La « Super Caravelle » est née et l'on retrouve dans ses lignes les airs de « famille »

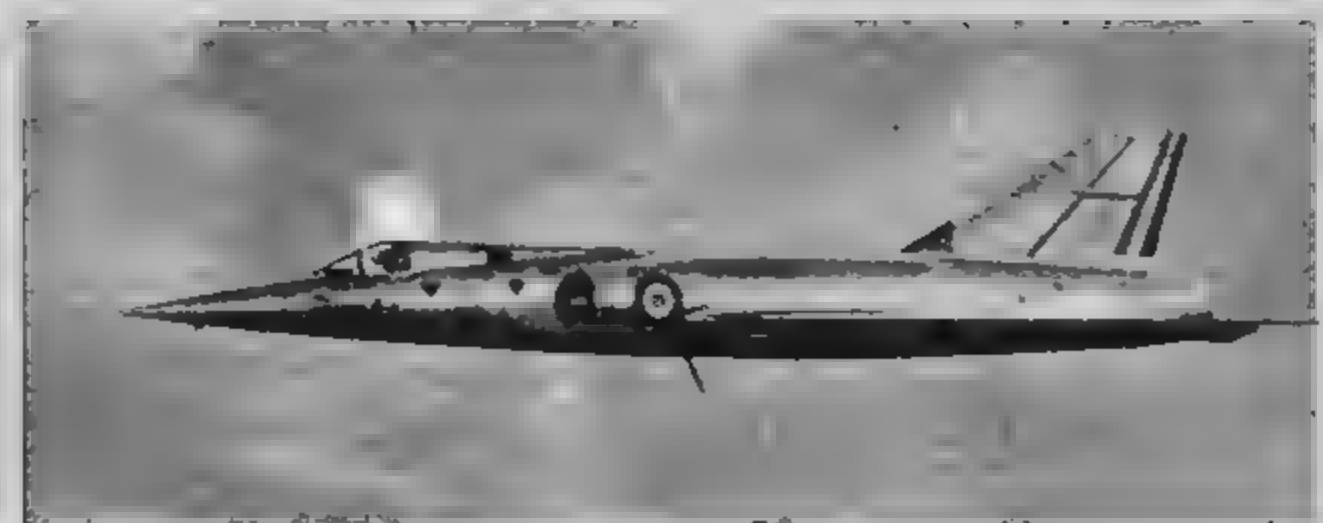
qui ont fait le succès de ses parents ! L'aile s'inspire de celle en delta du « Mirage » IV, ainsi que la dérive et la pointe avant qui portent la signature Dassault. Quant au fuselage, il est développé de celui des « Caravelle » actuelles dont on sait l'inégalable confort. Restait à placer les réacteurs — dont le type n'est pas encore précisé. La solution est nouvelle. Elle fut choisie après d'intenses essais en soufflerie. Dassault souhaitait des entrées d'air type « Mirage », avec le cône réglable au milieu. Sud Aviation avait naturellement abandonné l'idée de les placer de chaque côté du fuselage et à l'arrière, disposition qui fut à l'origine du succès de la « Caravelle ». L'aile en delta courant jusqu'à la queue de l'avion empêchait cette solution. Finalement, tout le monde se mit d'accord pour plaquer moteurs et entrées d'air sous la voilure, par groupes de deux.

La « Super Caravelle » était née.

Reste maintenant à la construire !... Plus les avions vont vite, plus ils peuvent faire de voyages — de rotations comme disent les commerciaux — en une journée. De ce fait, leur nombre peut être réduit. Une « Super Caravelle » fera le même travail qu'une flotte entière de quadrimoteurs DC-4 par exemple. Il faudra donc beaucoup moins de transports supersoniques pour absorber le trafic. De ce fait, le constructeur qui, le premier, offrira un matériel valable aura toutes les chances d'absorber le marché à lui tout seul. La « Super Caravelle » constitue la chance française. Souhaitons qu'on ne la laisse pas échapper, sinon les passagers européens de 1967 ne voleront plus sur des avions européens, et notre industrie, nos ingénieurs, nos usines se verront privés d'une source de travail qui leur est pourtant bien nécessaire...

J. GAMBUT.

L'AILE, LE NEZ, LA DÉRIVE DU MIRAGE IV



La « Super Caravelle » serait un gros « Mirage » IV, avec son aile delta, son nez effilé et sa dérive en flèche, si la disposition des moteurs n'était complètement changée. On les voit, encadrés par paires sous la voilure, avec leurs entrées d'air rectangulaires à faces rayantes, qui laissent les ondes de choc complètement en dehors des conduits d'air alimentant les réacteurs.

LE FUSELAGE DE LA CARAVELLE



Quant au fuselage, il est directement inspiré de celui de la « Caravelle » actuelle. Ses passagers seront installés dans la partie avant, dans de petits cabotins en verre dépoli anti-chaleur. Ainsi éloignés des moteurs, ils jouiront d'un confort et d'un silence analogues aux heureux passagers de la « Caravelle » d'aujourd'hui. Mais ils atteindront leur destination près de trois fois plus vite...

GAGNEZ une de ces **500** BICYCLETTES...



Bicyclette Mercier, série Luxe, équipée avec dérailleur 3 vitesses, éclairage, porte bagage et trousse à outils.

500 magnifiques bicyclettes Mercier, dont vous pourrez choisir vous-même la couleur et le modèle (garçon, fille ou mixte). Un concours réservé aux jeunes ! Seuls pourront participer au concours les garçons et les filles de 6 à 17 ans. Lisez vite le règlement, répondez aux questions qui vous sont posées... et vous ferez peut-être bientôt de magnifiques randonnées sur l'une de ces bicyclettes !

RÈGLEMENT

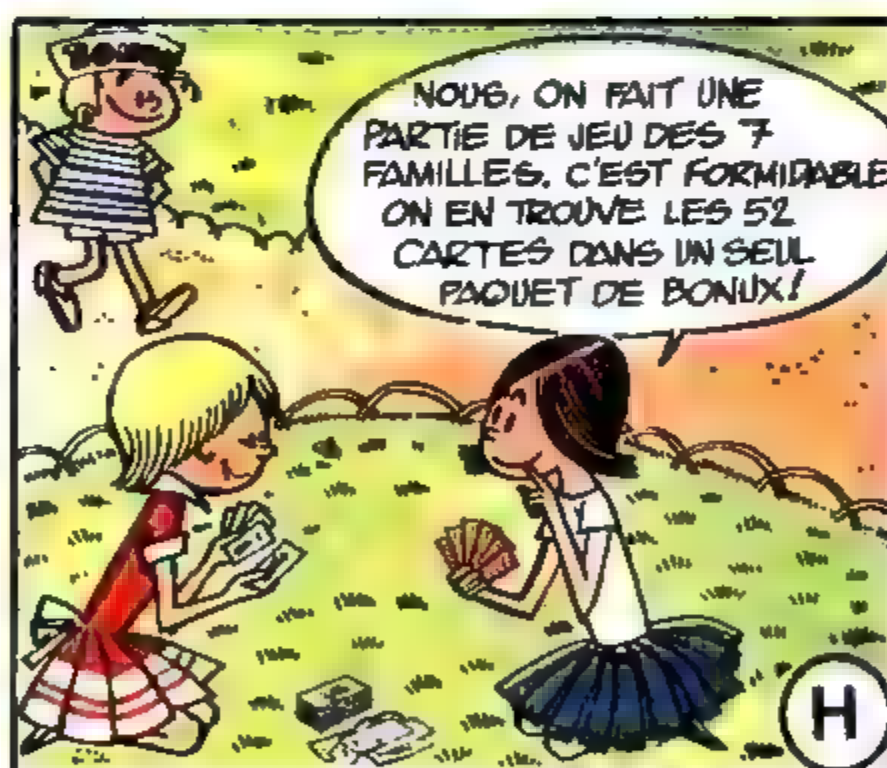
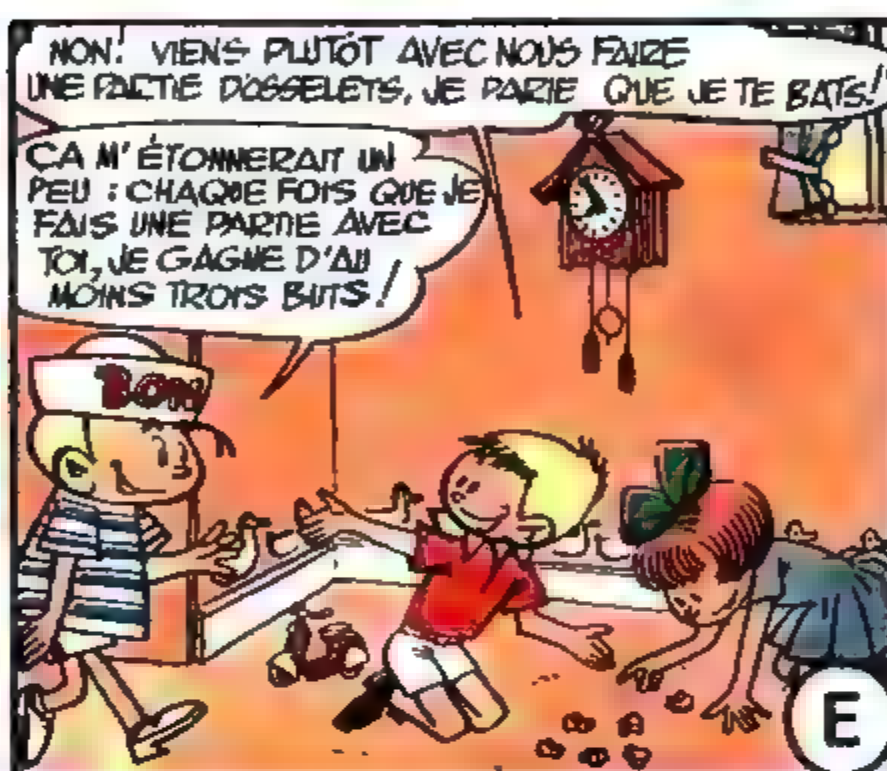
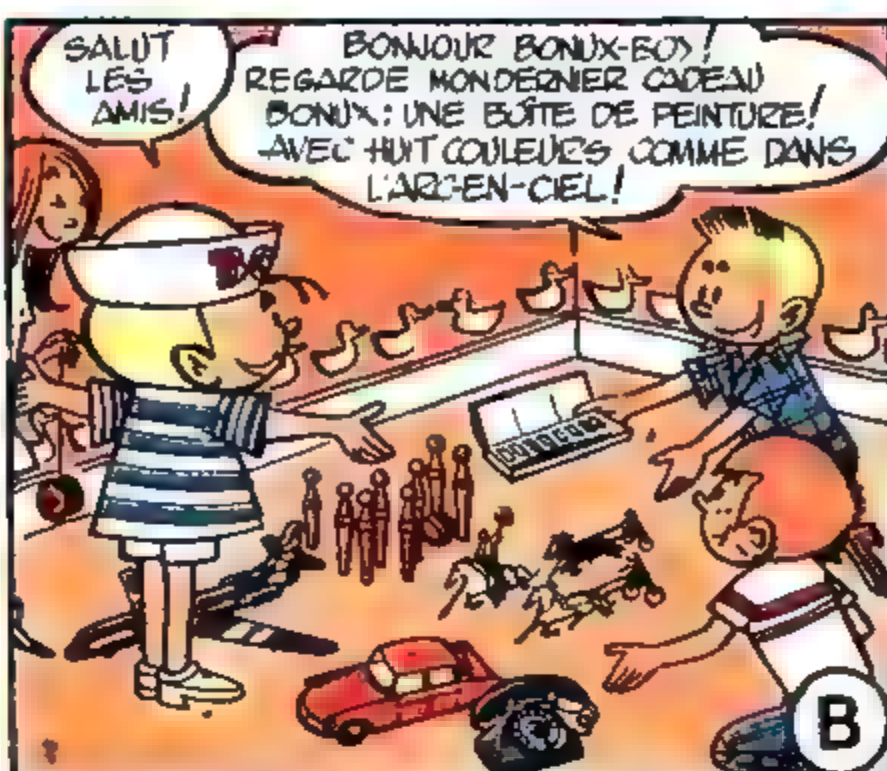
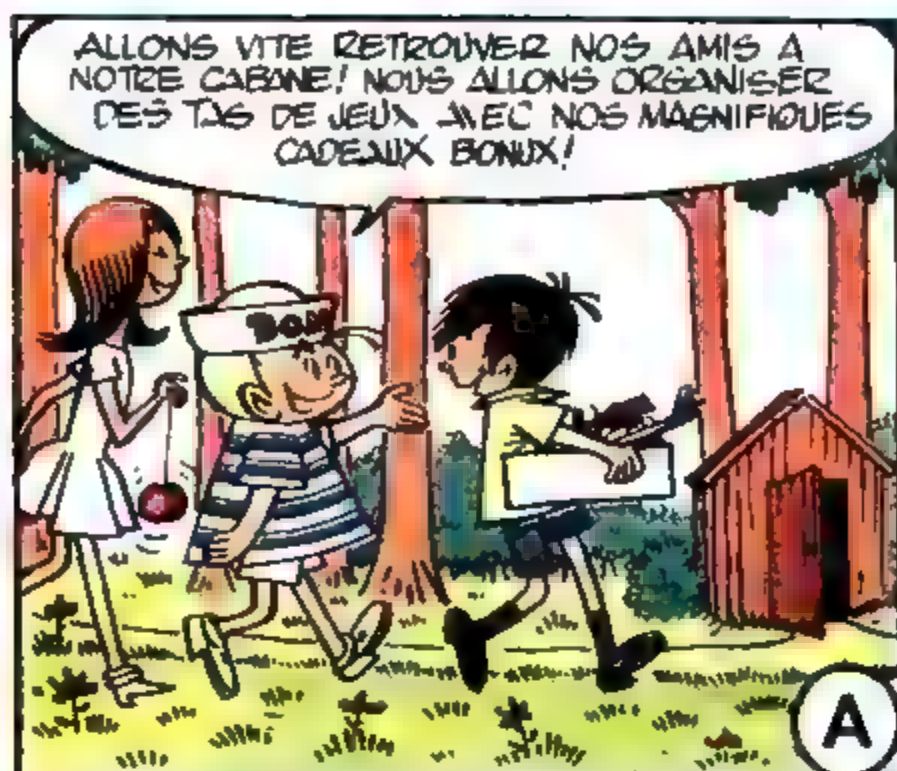
- 1 - Répondez à la question principale et à la question subsidiaire posées sur la page ci-contre, et joignez à votre réponse un dessus de paquet de Bonux, avec la mention "déchirez jusqu'ici".
- 2 - Vous pouvez augmenter vos chances de gagner l'une de ces 500 bicyclettes en répondant plusieurs fois. Vous devez alors inscrire chaque réponse sur un bulletin de réponse différent, et joindre à chaque bulletin un dessus de paquet. Mais attention : seule votre meilleure réponse sera prise en considération. Les réponses identiques d'un même participant ne compteront que pour une seule réponse.
- 3 - Votre bulletin ne devra pas être raturé, autrement il sera nul.
- 4 - Il faut que votre réponse soit envoyée avant le 15 août 1961, à minuit, le cachet de la poste faisant foi. Les réponses devront, en outre, nous parvenir avant le 21 août 1961, date limite pour la réception des réponses.
- 5 - La réponse à la question principale sera déposée chez Maître Soulard, huissier à Paris. Vos réponses seront classées, d'après le nombre de cases exactes. Ceux ayant le même nombre de cases fausses seront classés d'après le nombre de leurs erreurs dans chaque case.
- 6 - Les ex-aequo éventuels seront départagés à l'aide de la question subsidiaire. Cette question sera examinée par un jury composé de personnalités indépendantes de la Société Procter & Gamble France et de leurs conseils.

- Les décisions du Jury sont sans appel. Votre réponse à la question subsidiaire sera jugée d'après l'intelligence, la sagacité, l'originalité dont vous aurez fait preuve. Il ne sera pas tenu compte de l'orthographe.
- 7 - Les résultats seront proclamés vers le début Septembre 1961 et chaque gagnant sera averti personnellement. La remise des 500 bicyclettes aura lieu à la mi-septembre. Tous ceux qui le demanderont (en joignant une enveloppe à leur adresse et normalement affranchie) recevront la liste des gagnants.
 - 8 - Sont exclus d'office du concours, le personnel de la Société Procter & Gamble France et celui de leurs Conseils, ainsi que leur famille.
 - 9 - Le concours Bonux est limité aux personnes résidant en France Métropolitaine, Corse, Monaco, Andorre et Algérie.
 - 10 - La participation au concours comporte acceptation entière et sans réserve des conditions du concours et du règlement. Un seul prix sera attribué à chaque gagnant qui devra justifier qu'il était âgé de plus de 6 ans et de moins de 17 ans au 15 Août 1961. Dans le cas où certains gagnants seraient disqualifiés pour ne pas avoir satisfait à cette clause, le prix du 1^{er} concurrent disqualifié serait remis au concurrent classé 501^{er}, le prix du 2nd concurrent disqualifié serait remis au 502nd, etc...
 - 11 - Toute difficulté non prévue par le présent règlement ou relative à son application sera réglée par le Jury dont les décisions seront sans appel.

...en participant au grand concours

BONUX

Suivez Bonux Boy et répondez aux questions du bulletin-réponse ci-dessous



BULLETIN DE RÉPONSE

Vous devez répondre obligatoirement à chacun des paragraphes ci-dessous :

1) Ecrivez en lettres majuscules :

Nom

Prénom

Rue

Ville

Département

Age

N°

2) Question principale :

Notre ami Benoit a volontairement glissé un certain nombre d'erreurs ou d'anomalies dans certains des textes ou des illustrations de cette nouvelle histoire de Bonux-Boy. Trouvez le nombre d'erreurs

ou d'anomalies existant dans chacune des 9 scènes représentées ci-dessus, prises séparément, et inscrivez-le nombre (en chiffre) après la lettre correspondant à chacune des 9 scènes :

A : B : C :

D : E : F :

G : H : I :

Important : les différences de couleurs qui pourraient exister ne comptent pas dans les erreurs ou anomalies.

3) Question subsidiaire :

Ecrivez ici en 25 mots maximum et en lettres majuscules pourquoi vous demandez toujours chez vous que l'on achète BONUX plutôt qu'une autre lessive:

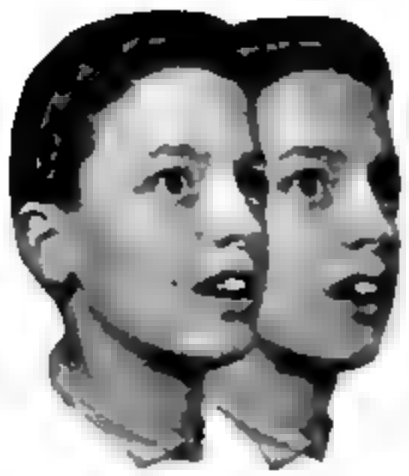
4) N'oubliez pas de joindre à chaque bulletin un dessus de paquet de Bonux portant la mention "déchirez jusqu'ici".

5) Découpez ce bulletin et envoyez-le avec le dessus de paquet de Bonux, sous enveloppe, à :

Grand Concours BONUX

Boîte Postale N° 8 Bry-sur-Marne (Seine).

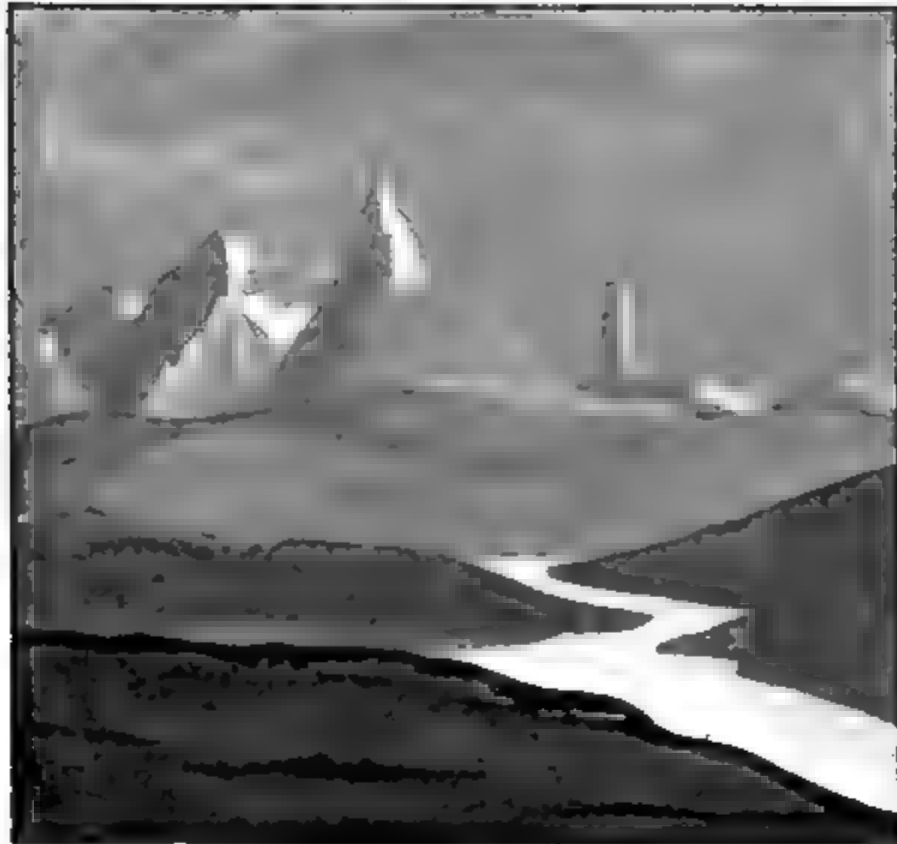
Les enveloppes insuffisamment affranchies seront refusées.



Les aventures de PIERRE et PAUL

TEXTE
GOSCINNY
PHOTOS
J. GUYOT
DESSINS
Roger Jay

Pierre et Paul ont joué avec le photocosmographe de leur oncle, un inventeur de génie ; mal leur en a pris : les voici maintenant sur une mystérieuse planète !



DES PAS AU FOND DE L'ATLANTIQUE



« Piccard (Auguste), physicien suisse, né à Lutry (canton de Vaud) en 1884. Professeur à l'Université de Bruxelles, il a mis au point un bathyscaphe pour l'exploration des profondeurs marines... » Le professeur Piccard, que l'on voit ici photographié avec son fils Jacques, est l'un des rares personnages vivants à avoir son nom dans le « Petit Larousse Illustré » dont nous avons tiré ces lignes biographiques; il a révolutionné l'exploration sous-marine avec ses bathyscaphes. A bord de l'un d'eux, Jacques Piccard (photo ci-dessous) est descendu à 11 521 mètres.



Il y a à peine trente ans que l'homme a réussi pour la première fois à percer le mystère des grandes profondeurs sous-marines, un mystère qui l'attirait depuis la plus haute antiquité. Une légende grecque ne nous conte-t-elle pas qu'Alexandre-le-Grand se fit descendre au fond de la mer, sous une cloche à plongeur assez pareille à celles qui restèrent en usage jusqu'au siècle dernier !

Même en 1930 — hier !... — les sous-marins ne se hasardaient guère à plus de cent cinquante mètres de profondeur. Encore était-ce en aveugles, et leurs occupants étaient incapables, au retour de leurs plongées, de décrire le milieu aquatique dans lequel ils avaient évolué.

UNE PREMIÈRE TENTATIVE

C'est en juin 1930 que les deux Américains, William Beebe et Otis Barton, effectuèrent une première tentative pour atteindre les couches profondes de l'Océan. Enfermés dans une étroite sphère d'acier, accrochée à un câble de 2 centimètres de diamètre, en acier également, ils se firent descendre dans l'Atlantique. Leur minuscule prison était conçue pour supporter une pression de 100 atmosphères et était munie de trois hublots de 20 centimètres de diamètre et de 8 centimètres d'épaisseur, destinés à l'observation. Un câble électrique et un téléphone relient les hardis explorateurs à leur navire-base. Pour beaucoup de gens à l'époque, la tentative de Beebe et de Barton frisa le suicide. Que le câble de suspension vint à se rompre, et la sphère libérée descendrait à tout jamais vers les abîmes. Les faits semblèrent donner raison à ces prophètes de malheur.

En effet, alors qu'ils se trouvaient déjà à une respectable profondeur, Beebe et Barton constatèrent soudain qu'un mince filet d'eau jaillissant du point fermant le trou d'homme. Beebe bondit sur le téléphone et donna l'ordre de remontée immédiate et accélérée. Ce furent quelques minutes d'effroyable « suspense ». La moindre avarie du treuil, le moindre arrêt dans le repêchage de la « Bathysphère » et ses deux occupants périssaient étouffés, noyés.

Heureusement la chance était avec les deux audacieux et ils furent sauvés de justesse. Les observations qu'ils avaient pu faire, étaient très fragmentaires, mais suffisamment passionnantes pour les inciter à persévérer. Beebe et Barton avaient ainsi remarqué qu'à grande profondeur, l'obscurité était loin d'être totale et que la mer, d'une teinte indigo foncé, continuait à distiller une sorte de lumière jaunâtre. Des poissons inconnus, aux formes étranges et, pour la plupart, munis d'appendices lumineux, étaient venus rôder autour de la « Bathysphère ». Constatation curieuse, ces antennes phosphorescentes étaient destinées à attirer les proies dont ils se nourrissaient. Beebe et Barton, qui avaient réussi à atteindre la profondeur, inouïe pour l'époque, de 400 mètres, récidivèrent quatre ans plus tard et atteignaient alors 800, puis 1 000 mètres, découvrant de nouvelles espèces de poissons. Ils aperçurent même une sorte de crevette géante qui semblait cracher de fortes flammes (en fait,

l'animal rejetait un flot de corpuscules phosphorescents). La guerre vint interrompre ces explorations, que Barton reprit en 1949, à bord du « Benthoscope », un nouvel engin captif, avec lequel il atteignit 1 300 mètres.

C'était un maximum. Le poids du câble de retenue de la sphère, les terribles résistances à vaincre lors de la remontée et les risques de rupture qui en résultaient, tout cela ne laissait aucun espoir d'améliorer encore considérablement les performances de Barton. Celles-ci restaient modestes comparées aux 3 800 mètres de profondeur moyenne des océans, et surtout aux 10 000 mètres de la Grande Fosse du Pacifique.

L'homme allait-il se trouver arrêté dans sa conquête des abysses ?... L'invention géniale du professeur belge-suisse Piccard allait relancer l'exploration sous-marine. Son « bathyscaphe » n'est pas autre chose qu'un ballon, destiné à évoluer dans l'eau et non point dans l'air. La nacelle est une sphère habitable par deux hommes, et composée de deux hémisphères d'acier, coulées d'un seul bloc d'épaisseur. Le « ballon » proprement dit est constitué par une coque légère affectant la forme d'un submersible et empli d'essence. Celle-ci, beaucoup plus légère que l'eau, fait remonter le « bathyscaphe » lorsque celui-ci est débarrassé de son lest (eau ou grenaille de fer, suivant les modèles). Débarrassé de la servitude du câble de retenue, le bathyscaphe peut se déplacer dans le plan vertical, mais également dans le plan horizontal, grâce à une hélice de propulsion actionnée par un petit moteur.

DES PROGRES FOUDROYANTS

Les progrès accomplis dans l'exploration sous-marine par cet engin révolutionnaire furent foudroyants. Pilotés par des savants de différentes nations, et notamment par les Français Houot et Cousteau, les différents types de bathyscaphes (le plus récent est le « Trieste ») ont permis d'accumuler les connaissances sur les grands fonds. Ainsi a-t-on découvert sous le Gulf Stream et à 2 500 mètres de profondeur, l'existence d'un formidable courant glacé, coulant à 600 mètres par heure. On sait à présent que la teneur en sel de l'eau de mer varie suivant les profondeurs et pour un même endroit. Qu'il existe même d'immenses mers d'eau douce, sous les couches salées du Golfe Persique. Qu'à 5 000 mètres de profondeur, l'eau est si froide qu'elle est pratiquement à son point de congélation. Une des sensations du congrès de Dublin de 1957, a été la révélation par un océanographe britannique, de la découverte de traces de pas, au fond de l'Atlantique, sur une longueur de 3 kilomètres et demi. Il semble que ces effrayantes empreintes aient été laissées sur le sol sous-marin par un animal inconnu.

En fait, si Jacques Piccard, fils de l'inventeur du bathyscaphe, et l'Américain Don Walsh, ont réussi récemment à atteindre le plus grand fond connu : 11 521 mètres, dans la Grande Fosse du Pacifique, ces merveilleuses prouesses humaines n'ont eu, comme toujours qu'un résultat : celui de multiplier le nombre des problèmes que toutes ces nouvelles données, glanées au fond des mers, posent désormais à tous les hommes de science.

Le fils du professeur Piccard et l'Américain Don Walsh ont réussi à atteindre la plus grande profondeur connue au-dessous du niveau de la mer, à bord du « Trieste ». Le 1^{er} février 1954, la marine française avait atteint la cote — 4 020 mètres au large de Dakar à bord du F.N.R.S. III (voir « Pilote » n° 60). Le « Trieste », submersible jaugeant 70 tonnes, a été mis au point afin d'effectuer des séries d'explorations dans des régions que l'homme n'a jamais pu atteindre. Ces recherches sont faites en collaboration avec « The Naval electronics laboratory » de San Diego et « l'Office of naval research » de Washington.

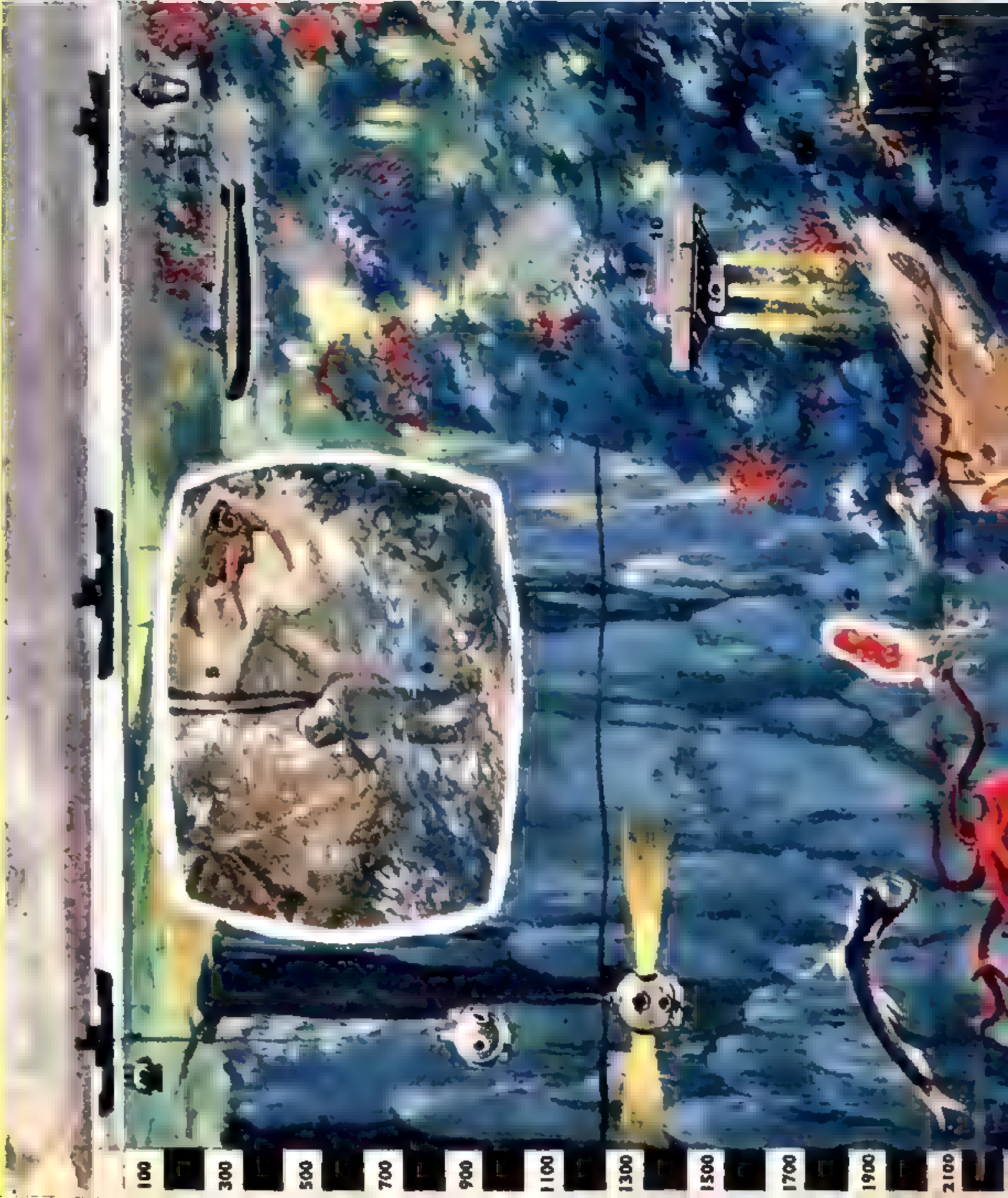


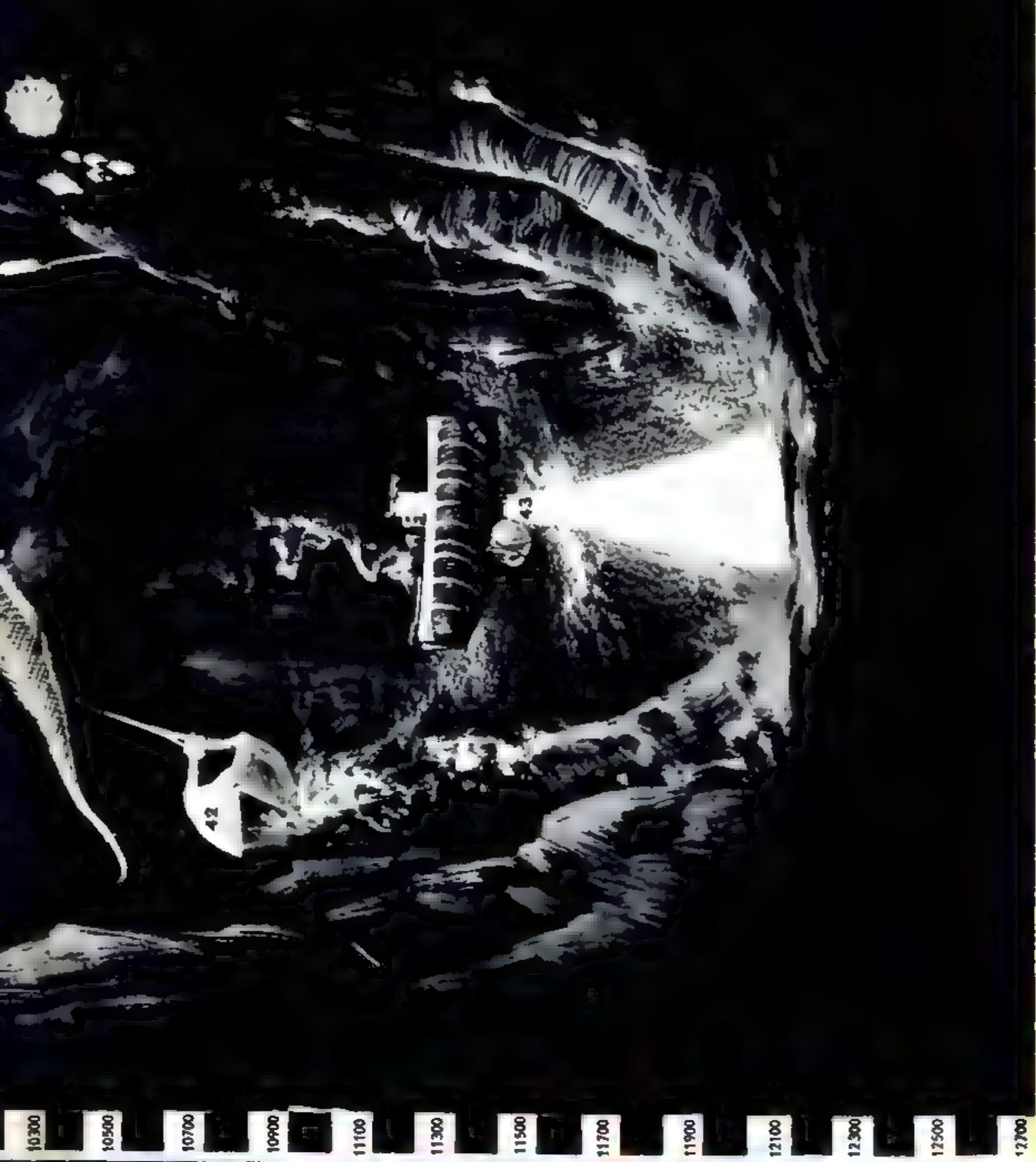
VOIR PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA



La version la plus récente du bathyscaphe : le « Trieste », du professeur Piccard qui, à son bord, a effectué des plongées de 11 500 mètres. Les explorateurs sont logés dans la sphère inférieure. Le coque allongée forme un immense réservoir d'essence.

C'EST seulement depuis un siècle que l'homme a commencé à percer les secrets des grands fonds sous-marins. Encore s'est-il borné, faute de moyens, à n'explorer pendant très longtemps que les premières couches liquides immédiatement situées sous la surface. En fait, il a fallu la géniale invention du bathyscaphe par le professeur Auguste Piccard pour lui permettre d'atteindre vraiment les grandes profondeurs. Or depuis, les perfectionnements successifs du bathyscaphe ont donné aux explorateurs sous-marins la possibilité de descendre jusqu'à plus de 11 000 mètres. Pilote vous présente le panorama de ces explorations sous-marines, avec, pour chaque profondeur, les spécimens les plus caractéristiques de la flore et de la faune.





(1) 1865 : Plongée d'Ernest Bazin dans la Méditerranée. (2) Cloche à plongeurs dans l'océan Atlantique, au large de Brest. (3) Cloche à plongeurs de Roberto Galiazzi, à Naples. (4) Sous-marins capables de plonger jusqu'à 300 mètres, du type « Neutilus », « Swordfish », « Skate », « Sea-Wolf ». (5) Plongeur sous-marin. (6) Scaphandrier. (7) 1934 : Bathysphère de William Beebe, au large des Bermudes. (8) Bathysphère d'Ovis Barton, au large de Santa-Cruz, dans le Pacifique. (9) Câbles de télécommunication immergés. (10) Bathyscaphe F.N.R.S. II, à Dakar. (11) Chauliodus et poissons carnivores des grandes profondeurs. (12) Méduse transparente des grandes profondeurs. (13) Mélanocète, dit « diable de mer », qui possède une antenne lumineuse sur la tête. (14) Argenteuthis (pieuvre rouge). (15) Poisson-torpille. (16) Courants sous-marins provoqués par la débit des grands fleuves. (17) Plateaux sous-marins. (18) Bathyscaphe « Trieste », d'Auguste et Jacques Piccard.

(19) Acanthephyra purpurea : crevette géante « cracheuse de flammes », qui émet une sorte de liquide lumineux. (20) Diaphus ou poisson-lanterne, dont les yeux énormes sont phosphorescents et émettent de la lumière. (21) Benthos-Seurus, avec ses

appendices qui lui permettent de se poser sur le fond. (22) Crabe-ermite, avec anémones de mer, sur le coquillage qu'il habite. (23) Anémone géante des fonds sous-marins. (24) Pelusen-coffre des grandes profondeurs. (25) 1954 : Bathyscaphe F.N.R.S. III, à Dakar. (26) Byelocarpinops. (27) Mollusque non identifié (environ 5 000 mètres).

(28) Ancre du navire d'exploration sous-marine « Météor ». (29) Novembre 1959 : Bathyscaphe « Trieste », dans le Pacifique.

(30) Etoiles de mer à tentacules. (31) Point le plus profond où l'on ait trouvé une étoile de mer. (32) Poisson de 3 cm de long. C'est le plus grand poisson qui ait jamais été trouvé à cette profondeur. (33) Exploration sous-marine profonde, effectuée par le navire « Galathée ».

(34) Pieuvre. (35) Animalcules. (36) Flore sous-marine jusqu'à plus de 9 000 mètres de profondeur. (37) Coquillage à pied. (38) Espèce de crevette. (39) Anémones de mer ne mesurant que quelques millimètres.

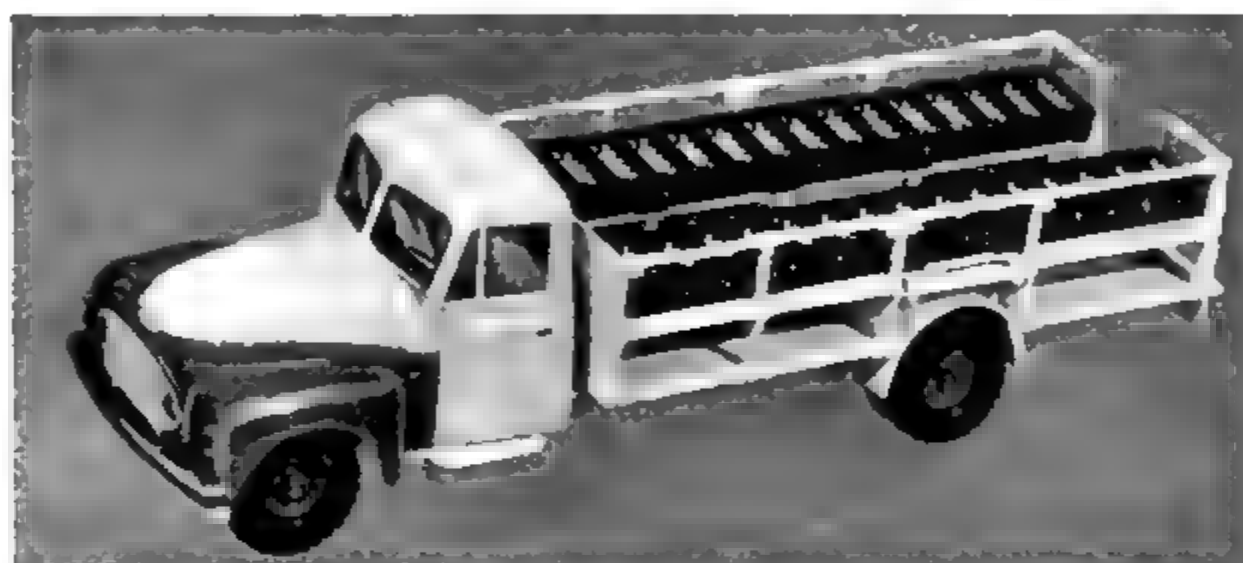
(40) Sonde acoustique de « L'Albatros ». (41) Coquillages du type « Chapeau chinois ». (42) Exploration sous-marine à très grande profondeur, par racage et par filat, effectuée par le navire danois « Galathée ». (43) 1960 : Le « Trieste », dans le Pacifique.

L'ACTUALITE DINKY-TOYS

Et voici la « 404 » PEUGEOT, ce DINKY TOYS tant attendu du collectionneur qui fait son apparition sur le marché de la miniature. C'est le 5^e véhicule Peugeot reproduit en DINKY TOYS, après la 402 (si rare et si recherchée) la 203, la fourgon D 3A, et, plus près de nous, la 403 normale et la 403 familiale. Grâce aux DINKY TOYS, vous pouvez posséder en miniature les principaux véhicules fabriqués par Peugeot depuis 25 ans. Bien entendu, la « 404 » est munie des derniers perfectionnements DINKY TOYS : suspension, glaces, aménagements intérieurs, et la fameuse direction brevetée.



Dans la série des camions, DINKY TOYS présente ce mois-ci le CAMION LAITIER CITROËN 55, longueur 177 mm, bleu et blanc. Ce modèle est équipé d'une suspension arrière et avant et de glaces. Il est fourni avec 30 petits caisiers à bouteilles de lait, indépendants les uns des autres et avec lesquels on peut jouer. Vous pouvez d'ailleurs vous procurer d'autres camions chez votre fournisseur habituel.



Ces deux modèles DINKY TOYS sont disponibles chez tous les détaillants MECCANO dès le début du mois.



la grande marque

a créé
pour
la couleur

conçu d'après les techniques les plus avancées, sa présentation moderne, sa haute précision, sa grande rapidité d'emploi, font du WEBER-FEX le favori de la couleur.



En vente chez les Spécialistes FEX : **159,70 NF**

OBJECTIF IKAR F: 2,8 DE 50 mm BLEUTÉ. GRAND VISEUR A CHAMP CALCULÉ, ARMEMENT, BLOCAGE AUTOMATIQUE. OBTURATEUR POSE ET 5 VITESSES 1/25^e AU 1/300^e.

Demandez notice gratuite
W 87

INDO 43, Rue des Culottes
LYON 7^e



Jacques Anquetil, le redoutable champion des tricolores en qui Marcel Bidot a placé tous ses espoirs pour le Tour 1961, passe devant l'un de ses compagnons malheureux qui vient de crever. Remarquez les traits tirés du Normand tentant seul une remontée.

LE Tour tire à sa fin. Dans une semaine, le porteur du maillot jaune sera accueilli par la foule du Parc des Princes qui lui réserve, comme chaque année, un tonnerre d'applaudissements. Ce vainqueur probable, pour ne pas dire certain, vous savez son nom. La presse quotidienne vous a conté ses prouesses, depuis cette course contre la montre individuelle, organisée à Versailles le premier jour, que Jacques Anquetil enleva magnifiquement.

Vous savez aussi quelles furent ses souffrances dans la grande étape pyrénéenne qui replongea le Tour dans son passé. Au cours de cette dure journée, les coureurs escaladèrent quatre cols, Peyresourde, Aspin, Tourmalet, Aubisque, ces quatre cols extrêmement sévères dont l'inoubliable Fausto Coppi m'avait dit un jour : « Celui qui les franchit sans fléchir à un moment quelconque de sa course est incontestablement un grand champion. » Le crack italien se faisait l'avocat de Jean Robic, lequel avait gagné dans les Pyrénées le Tour 1947, mais à qui la

critique exigeante réclamait je ne sais quelle confirmation.

Depuis Rouen, j'ai assisté pour vous à cette impitoyable guerre de harcèlement livrée à l'équipe de France par un groupe de champions coalisés. Ces derniers s'étaient révoltés contre Jacques Anquetil, auteur d'une splendide attaque sur la route de Versailles, le premier jour. J'ai vu l'ancien recordman du monde de l'heure renoncer à son flegme habituel, et secouer souvent le peloton avec l'énergie d'un sanglier pris au piège. Ce fut du grand sport. J'ai assisté aux sprints épiques du brave André Darrigade, toujours désireux de consolider son titre de routier-sprinter, qui fut le premier « maillot jaune » du Tour. Et j'ai consolé les coéquipiers de Jacques Anquetil, qui convoitaient eux aussi une place d'honneur au Parc des Princes, mais à qui Marcel Bidot avait dit :

« Je sais combien il est pénible de renoncer à ses espérances personnelles, mais aujourd'hui, le sort du maillot jaune est en jeu ! L'équipe de France vit dans l'état d'urgence, car tous nos

A. BOURRILLON



LES RADIOTAGES ★ LES

Le souriant coureur Britannique Brian Robinson est un personnage vraiment très attachant. Il est en quelque sorte la bonne à tout faire de son équipe. En effet, étant le plus ancien de la formation, il a été promu capitaine, ce qui n'est pas un mince honneur. En outre, comme son directeur technique de l'an dernier, Sauveur Ducaseau, a abandonné le Tour de France, il a fallu à ce brave Robinson trouver en quelques heures un remplaçant, ce qu'il a fait, toujours avec beaucoup de sang-froid, de flegme et d'habileté.

Il manquait également deux soigneurs, un mécanicien pour l'équipe portant l'Union Jack, Robinson a réuni tout ça avec le sourire, prouvant ainsi qu'il savait être aussi un brillant manager.

Ajoutez à cela qu'il est également et surtout coureur et directeur de conscience de son protégé Tom Simpson, et vous avouerez, comme moi, que cet exploit méritait d'être signalé à tous mes amis de « Pilote ».

Mon grand ami Le Dices, le coureur le plus optimiste du Tour

de France, vient encore de faire parler de lui.

Comme on lui faisait remarquer que cette année les casquettes des coureurs du Tour étaient des coiffes élastiques, Le Dices répliqua :

« Est-ce que, par hasard, il y aurait des têtes enflées dans la course ? »

L'équipe italienne du Tour de France n'a pas à sa tête Alfredo Binda.

Cet homme extraordinaire, cet ancien coureur de la Grande Boucle qu'il gagna à l'époque héroïque, ce puncheur-né est le grand absent de la caravane.

Je n'entrerai pas dans les détails de son éviction, mais comme tous les sportifs de « Pilote », je salue ici l'homme qu'il est.

Binda a emmené ses coureurs quatre fois à la victoire en consultant et faisant gagner des Coppi, Bartali et l'an dernier encore Nencini.

Binda, qui reste donc en Italie, doit avoir le cœur bien gros car il nous disait souvent :

« Ce Tour me rajeunissait... C'était pour moi le rendez-vous merveilleux des amis, des soi-



DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL SUR LE TOUR DE FRANCE, PIERRE CHANY

LE CONTRAT SECRET DE L'ÉQUIPE DE FRANCE

ou la charte de Marcel Bidot

adversaires ont pris parti contre elle. Votre devoir est tracé : ne quittez jamais Anquetil, soyez toujours prêt à le secourir en cas d'accident.



Charly Gaul, le grimpeur luxembourgeois en plein effort au sommet d'un col.

C'est pour-quoi je tiens à rendre ici un hommage à tous ces « équipiers », hommes courageux, modestes et dévoués jusqu'à l'abnégation, sans lesquels les plus grands champions ne seraient pas tout à fait ce qu'ils sont.

Anquetil et Gaul

Après qu'ils auront reçu les acclamations chaleureuses du public au

Parc des Princes, et sacrifié à la douce tradition du tour d'honneur, les rescapés de l'aventure se partageront en deux camps. Dans l'un, tous les héros de l'épopée, ceux dont la foule glorifie les noms. Dans l'autre groupe, la cohorte des vaincus, ceux qui auront gagné tout juste de quoi vivre un mois en famille, et qui recevront pour seule récompense le baiser d'une mère, la tape réconfortante d'un bon copain.

Pour le « maillot jaune » et ses amis, commencera alors un second Tour de France, qui les conduira un mois durant aux quatre coins de la France où seront organisées des épreuves en circuits fermés. Entassés à plusieurs dans des conduites intérieures, les valises dans le coffre arrière, les bicyclettes arrimées sur le toit, les « géants de la route » mériteront pleinement leur renommée ! Ils courront le jour, effectueront de nuit des trajets de trois cents à sept cents kilomètres pour prendre de nouveau, le lendemain, le départ d'une nouvelle épreuve ! Le vainqueur du Tour recevra des cachets de l'ordre de 350 000 anciens francs ; le tarif de ses équipiers variera de 70 000 à 150 000 anciens francs. Cette différence dans l'estimation des valeurs sera compensée par la somme des gains réalisés par le « maillot jaune », somme qui tombe dans la caisse commune de l'équipe. A ce propos, je vous livre ici le contrat secret qui liait entre eux les coureurs de l'équipe nationale française, et les

rendait solidaires les uns des autres. Ce contrat, que Jacques Anquetil et ses coéquipiers signèrent en secret à Rouen, quelques heures seulement avant le grand départ, se présentait ainsi :

Contrat de l'équipe de France

• Les membres de l'équipe de France donnent pouvoir à Marcel Bidot de percevoir les prix et primes gagnées par eux dans le Tour de France. Le directeur technique de l'équipe partagera et répartira les sommes gagnées au prorata des étapes parcourues.

Le directeur technique se réserve le droit de faire participer au partage un coureur ayant donné entière satisfaction avant d'abandonner pour cas de force majeure.

• Un coureur qui ne se plierait pas à la discipline de l'équipe après plusieurs observations s'exposerait aux sanctions suivantes :

1. Diminution de sa part dans la réalisation des gains.

2. Exclusion pure et simple de la compétition.

• En cas de victoire individuelle d'un « tricolore », celui-ci abandonnera ses gains à l'équipe, sauf une somme de 2 000 NF pour ses frais.

Ce contrat, Jacques Anquetil le signa de bonne grâce. Mais Alex Burtin, le directeur technique de l'équipe luxembourgeoise, qui avait rédigé un texte analogue à l'intention de ses coureurs ne parvint jamais à le faire accepter de Charly Gaul ! Ce dernier désirait conserver la totalité de ses gains... mais il entendait également imposer à ses coéquipiers une docilité absolue ! Le résultat ne se fit point attendre : dès le premier jour, entre Rouen et Versailles, il se trouva essouffé et dut mener dans les pires conditions la poursuite derrière Jacques Anquetil échappé. Il paraissait alors en mauvaise posture. Sa victoire dans le Tour paraissait compromise, mais vingt étapes restaient à couvrir et on se disait que...

Vous savez la suite.

DE LA PROVENCE AUX PYRÉNÉES

● JEUDI 6 JUILLET, douzième étape Antibes - Aix-en-Provence (199 km). Départ 11 h 15, on quitte les Alpes-Maritimes pour le Var et l'intérieur de la Provence. Draguignan, Barjols (contrôle de ravitaillement vers 14 h 30), Saint-Maximin, les Bouches-du-Rhône et le Petit Galibier, col de troisième catégorie (altitude 550 m), Roussat, Montagne du Cengle, col de troisième catégorie (alt. 500 m) et Aix-en-Provence, où l'arrivée est jugée sur la piste (cendrée) du Stade Municipal vers 16 h 30.

● VENDREDI 7 JUILLET, treizième étape Aix-en-Provence - Montpellier (177 km). Départ du Cours Sextius 12 h. Berre-l'Étang, Miramas, Nîmes (contrôle de ravitaillement vers 15 heures), le département de l'Hérault et Montpellier, arrivée sur le circuit de la Foire Exposition vers 16 h 30.

A Montpellier, les coureurs du Tour de France bénéficieront d'une journée de repos route le DIMANCHE 9 JUILLET bien méritée, ils prendront la pour Perpignan (174 km).

● LUNDI 10 JUILLET, quatorzième étape, Perpignan-Toulouse (206 km). Départ devant le Castillet 11 h 15, département de l'Aude, Quillan, Châlabe, département de l'Ariège, Mirapoix, et arrivée à Toulouse (stade - vélodrome) vers 16 h 30.

● MARDI 11 JUILLET, seizième étape, Toulouse-Luchon-Superbagnères (208 km). Départ 10 h 50 devant les Arènes. St-Lys, Boulogne-sur-Gesse, Col des Ares (col de troisième catégorie, alt. 1 563 m), Ar-Saint-Beat (contrôle de ravitaillement vers 14 h 40), légère incursion en Espagne, Col du Portillon (col de deuxième catégorie, altitude 1 308 m), Luchon, et arrivée au sommet du col de Superbagnères (col de première catégorie, altitude 1 800 m).

● MERCREDI 12 JUILLET, dix-septième étape, Luchon-Pau (197 km). Départ des allées d'Etigny 10 h 50, département des Hautes-Pyrénées et col de Peyresourde (col de deuxième catégorie, alt. 1 563 m), Arreau, Aspin (col de deuxième catégorie, alt. 1 480 m), Sainte-Marie-de-Campan (contrôle de ravitaillement vers 12 h 30), Tourmalet (col de première catégorie, alt. 2 114 m), Pierre-fitte-Nestalas (contrôle de ravitaillement vers 13 h 50), Argelès-Gazost, département des Basses-Pyrénées, col d'Aubisque (col de première catégorie, alt. 1 710 m), et Pau, arrivée sur le circuit automobile.

RADIOTAGES ★ LES RADIOTAGES ★

gneurs et de mes coureurs... Heureusement, j'ai ma femme, mes filles qui, dans ma villa de Cittiglio (près de Varese), m'entourent et me consolent.

Au nom de « Pilote », tout le monde vous regrette « Monsieur Binda ».

Bien à vous et à la semaine prochaine.

TOUT AUTOUR DU TOUR

● Récompenses. La médaille du Tour a été remise, par les organisateurs : nos confrères « L'Équipe » et le « Parisien Libéré », aux coureurs ayant remporté deux fois le Tour, c'est-à-dire : Silvére Maes (1936-1939), Antonin Magne (1931-1934), André Leducq (1930-1932), Gino Bartali (1938-1948). Autres récipiendaires : Louis Morillon, le chauffeur du directeur de la course, et Marcel Moreau, un des plus anciens metards du Tour.

● Un officier des douanes suit partiellement le Tour. Il est chargé de régler tous les problèmes administratifs concernant le passage du Tour à l'étranger. Le Tour, bien sûr, ne s'arrête pas à la frontière.



EN DIRECT SUR LE PETIT ÉCRAN

Depuis le dimanche 25 juin, tous les soirs de 20 h 30 à 20 h 40, vous pouvez revivre sur le petit écran de la télévision le résumé de l'étape du jour commenté par Jean Quittard.

Vous avez pu également assister en direct, le mardi 4 juillet, au passage du Mini-Camis et à l'arrivée à Paris, mais ce n'est pas tout.

Mardi 12 juillet, la télé sera là, de Luchon à Pau et pour la première fois, en direct, vous pourrez suivre de 13 heures à 13 h 30, l'ascension du col du Tourmalet. C'est un exploit, neuf caméras seront en batterie pour vous permettre de ne pas rater un centimètre de la montée et le début de la descente sur Barèges. C'est évidemment notre excellent confrère Robert Chapatte qui commentera ces images.

Autres séquences en direct : vendredi 14 juillet, de 15 h 45 à 16 h 40, l'étape contre la montre Bergerac-Périgueux et dimanche 16 juillet, de 16 h 15 à 17 h 15, l'arrivée au Parc des Princes du Tour de France 1961.

D'importants moyens sont à la disposition des opérateurs et techniciens de la télé : trois motos pour les opérateurs, une moto de liaison, un camion de développement, un camion de montage, un camion télé-cinéma, trois voitures relais, une voiture rédaction, une voiture de secours, un hélicoptère.

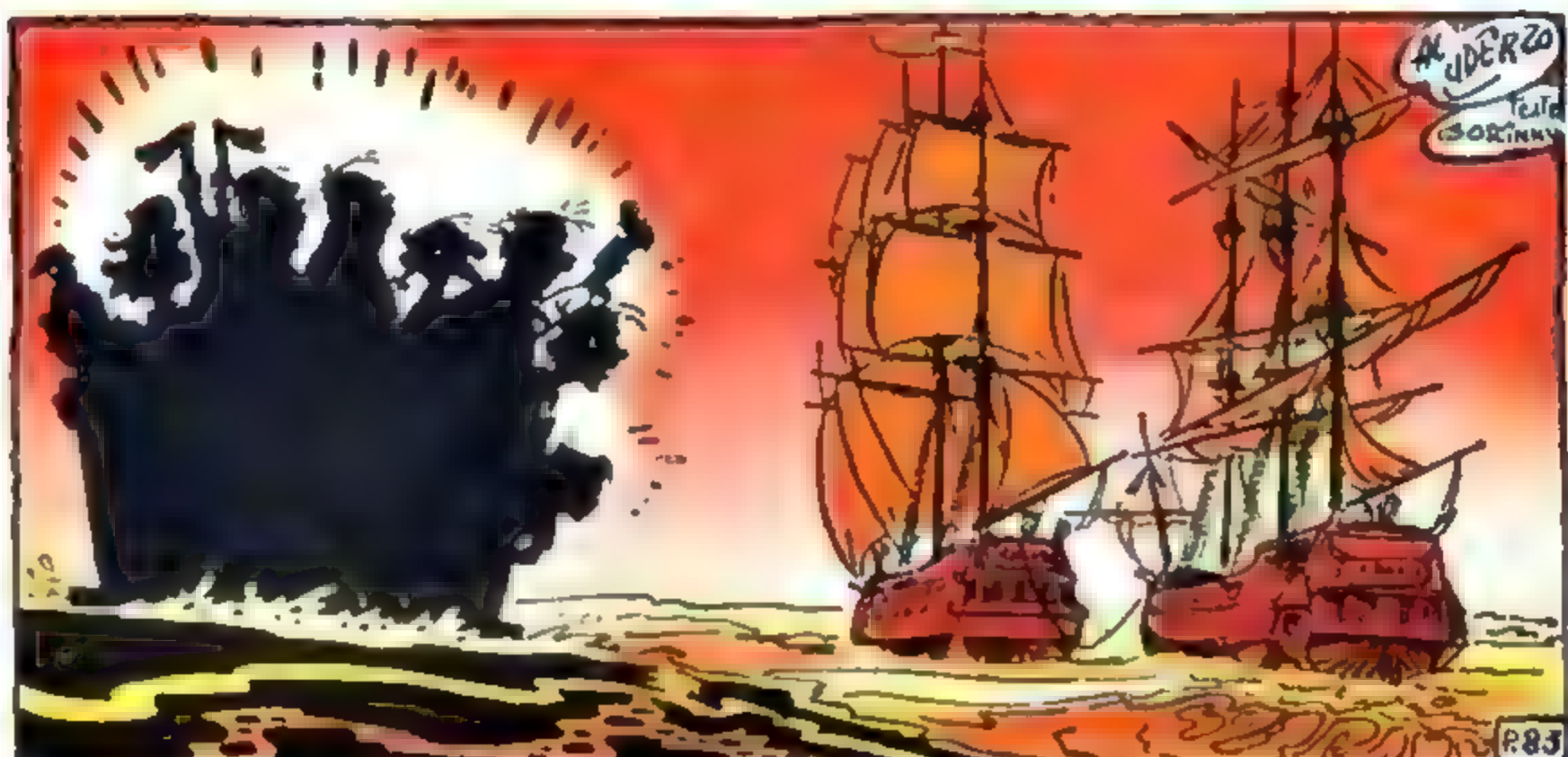
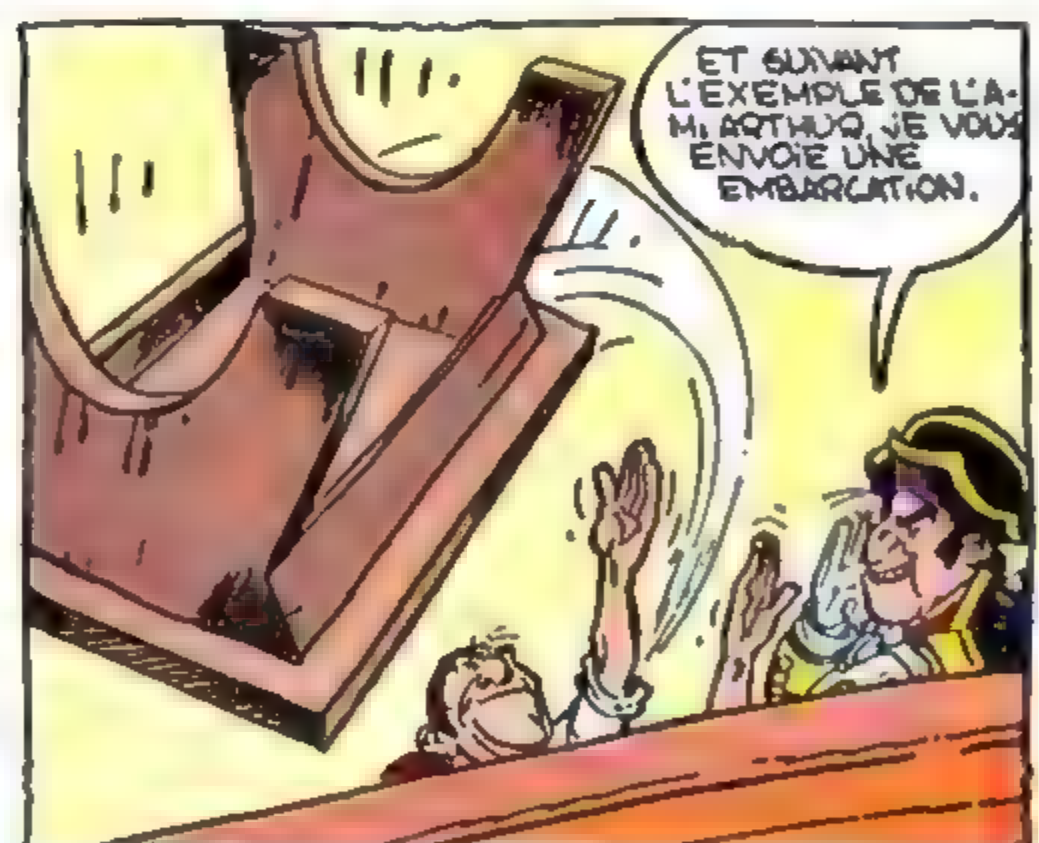
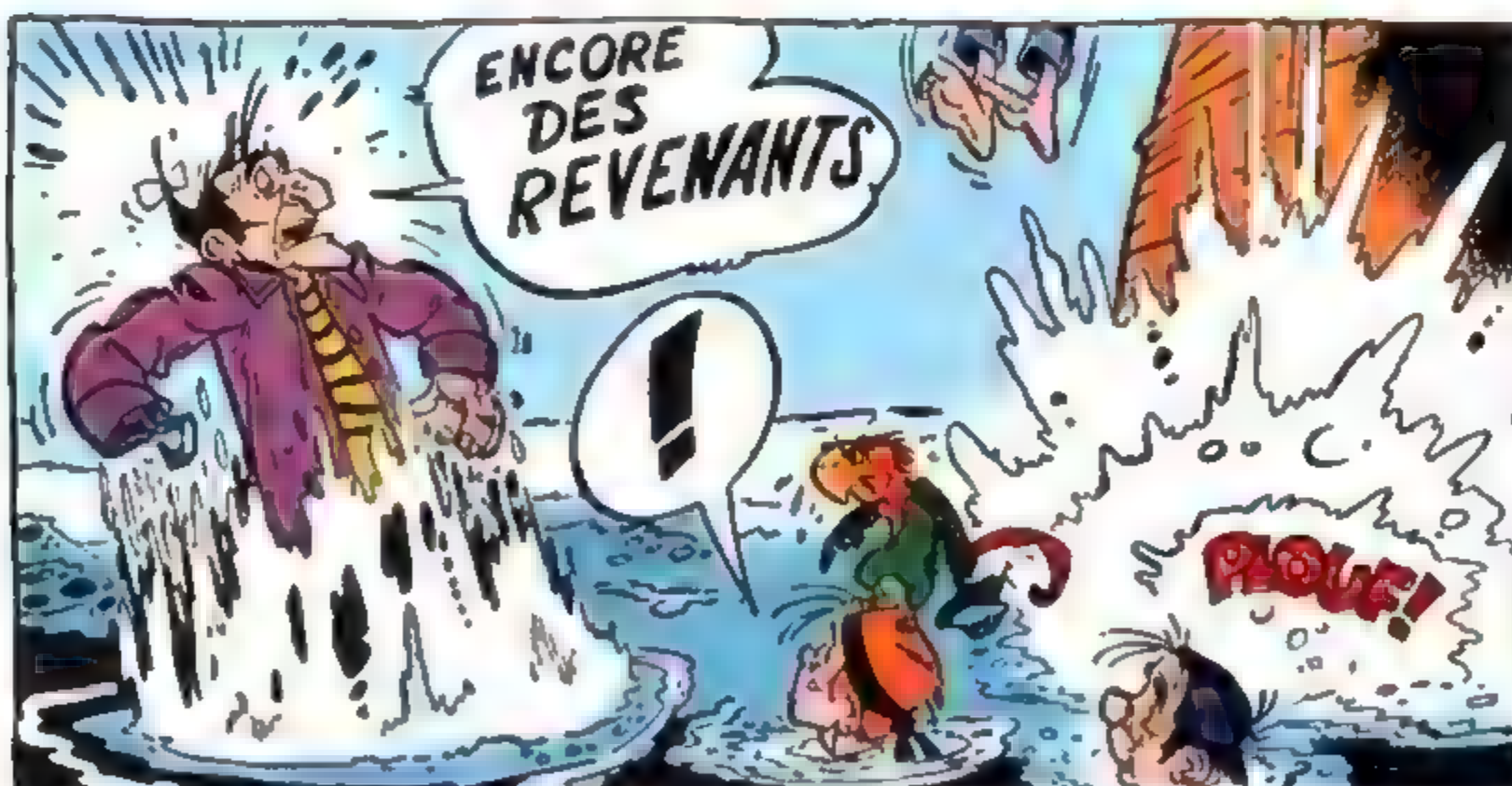
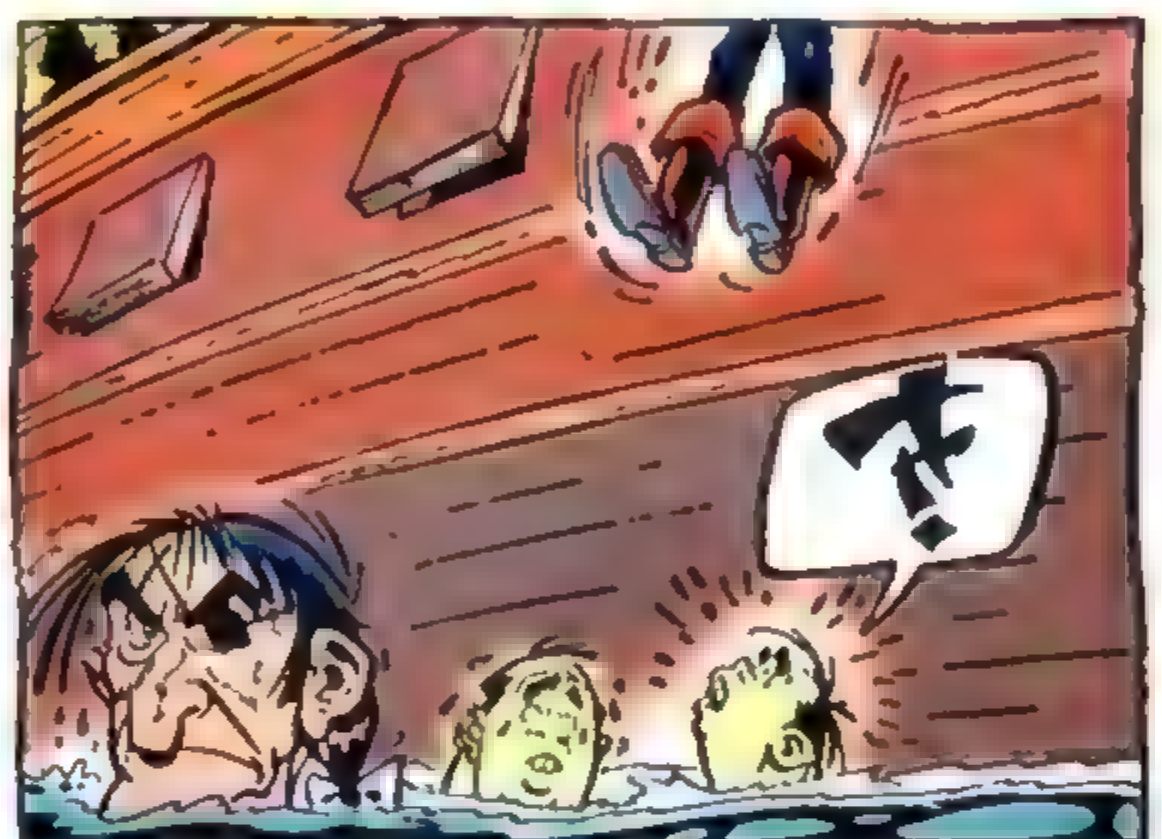
La télé voit grand... à l'échelle du Tour de France.

Ci-dessus : Robert Chapatte, reportage en direct depuis le car de la télévision. Ci-contre : reportage derrière moto.





Jehan

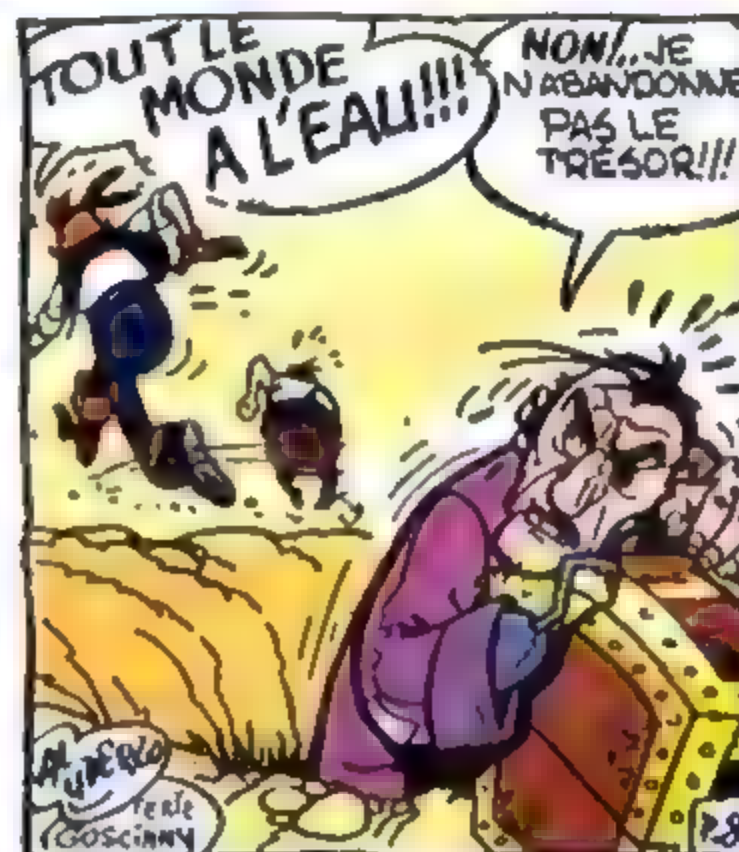
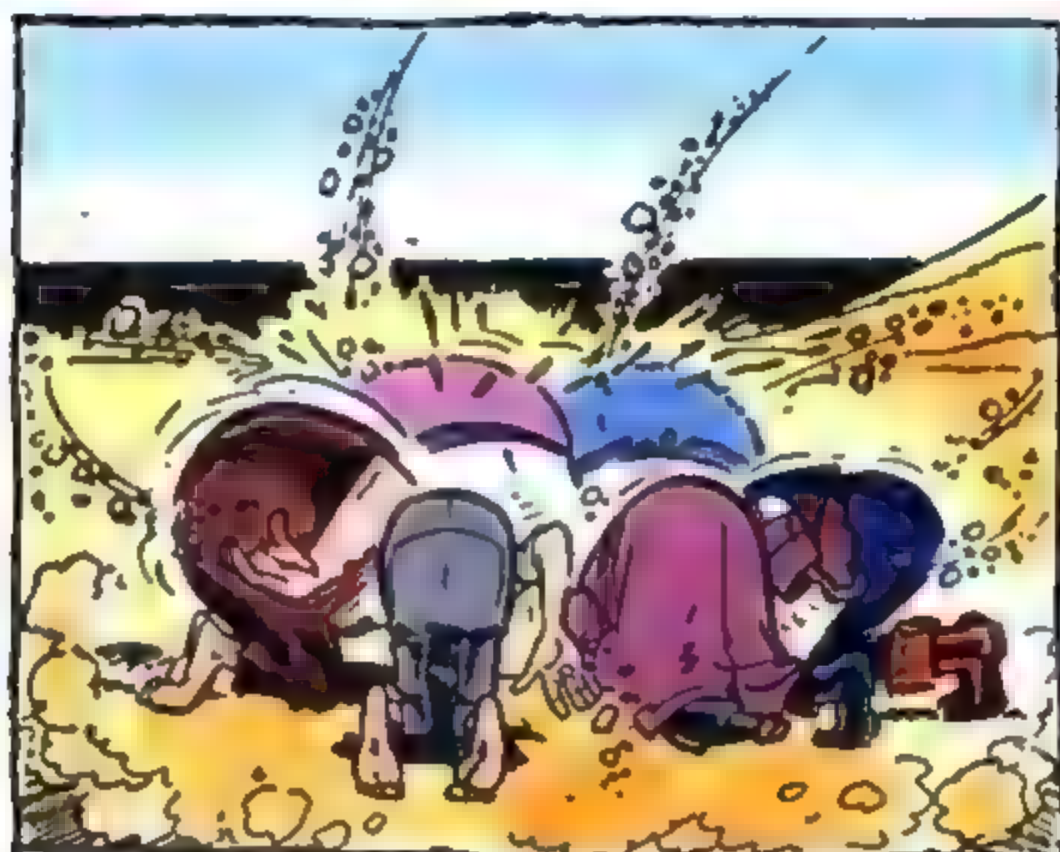
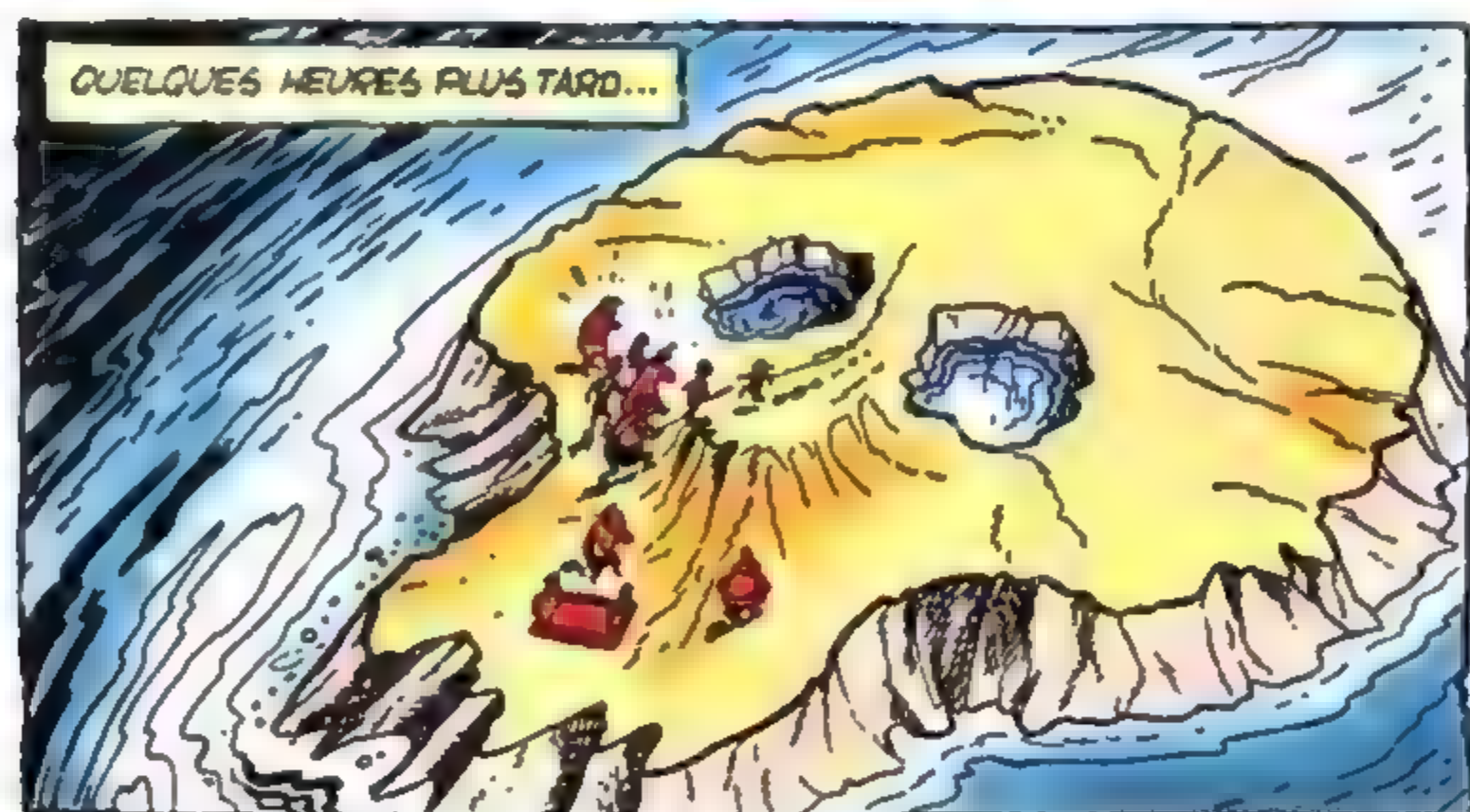
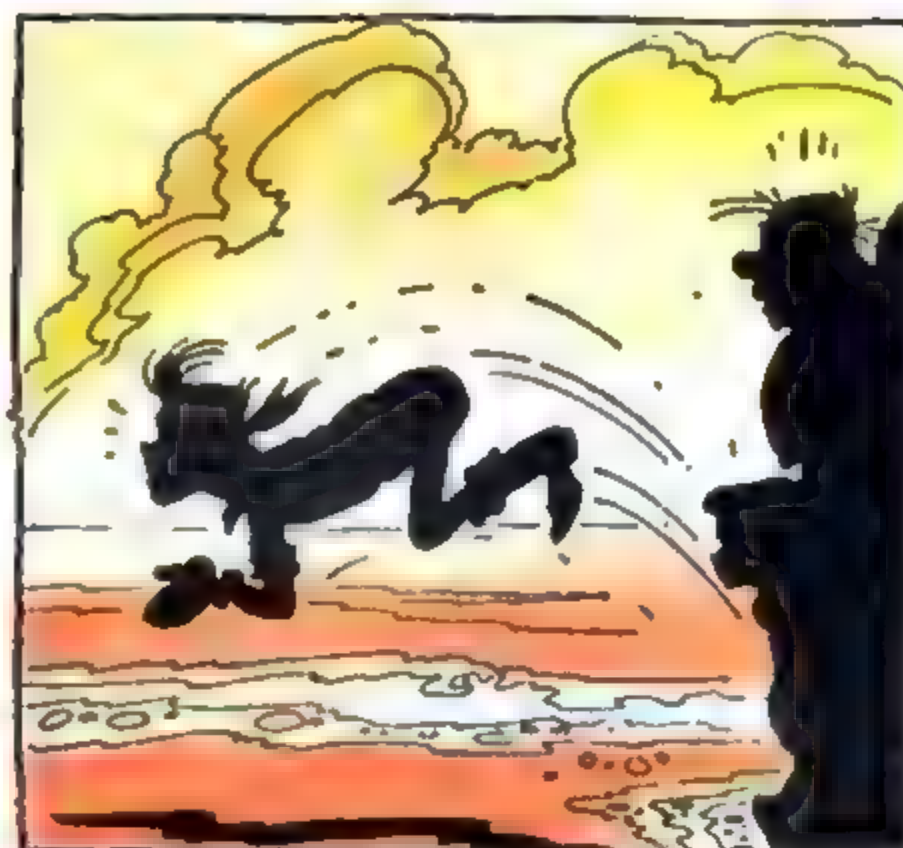


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



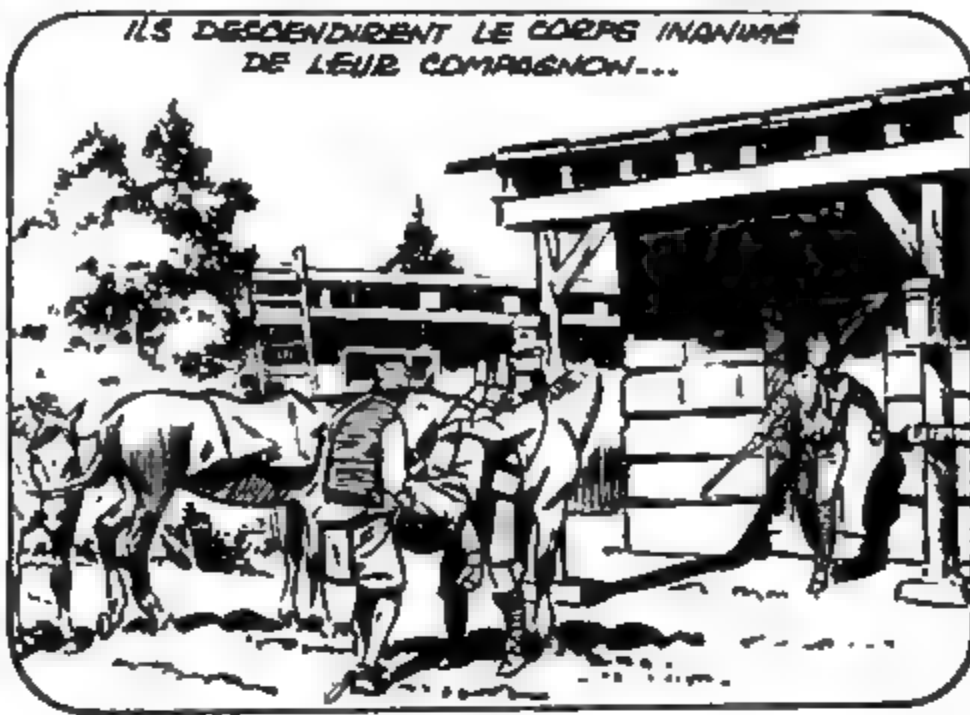
RÉSUMÉ. — Leausalée cherche un trésor abandonné par le pirate Violet au cœur de l'Océan. Soupolet et ses hommes sont recueillis à bord du navire du terrible corsaire Violet ! Ce dernier a abordé « La Brave »...



COCHISE

RESUME. — Cochise vient d'être grièvement blessé dans une embuscade par un groupe d'Apaches renégats.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"

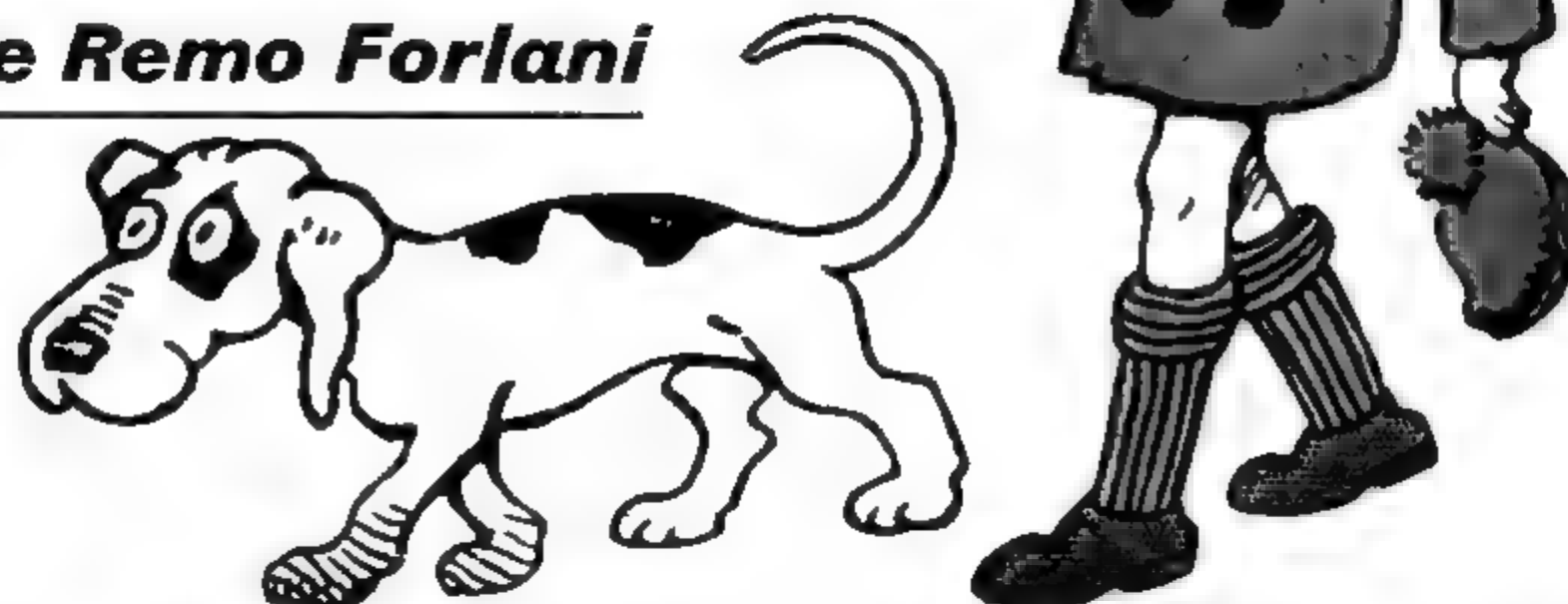


LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINÉES

BICOT PRÉSIDENT DU CLUB DES RAN-TAN-PLAN

Une grande enquête de Remo Forlani

9 Nous voici rendu au neuvième épisode de l'histoire véritable des bandes dessinées que Remo Forlani a entrepris de nous raconter. Bicot, le célèbre petit garçon bien mis que sa grande sœur tyrannise et qui ne rêve que de s'échapper pour aller retrouver ses petits camarades dans le terrain vague, succède aujourd'hui à Mickey la Souris, à Fenouillard et Casinove, Bécassine, Ribouldingue, Bibi Fricotin et autres héros des bandes dessinées qui firent la joie de vos pères.



EN 1920, aux Etats-Unis, naissance d'une série qui allait très vite connaître la gloire : « WINNIE WINCKLE » de Martin Mickael Branner. Winnie était une jeune fille très élégante (presque trop) — une « pun-up girl » dirait-on aujourd'hui.

Winnie avait — ce qui n'a rien d'original en soi — un père chauve et portant lunettes et une mère plutôt grassouillette. Winnie avait un frère aussi. Un petit frère grand amateur de farces et attrapes et de jeux violents, un petit frère manifestant une violente aversion pour les beaux habits dont sa ravissante sœur semblait prendre un malin plaisir à l'affubler.

Ce petit garçon américain devint très vite populaire en France. Son nom ? Bicot.

Bicot, le président du Club des Ran-tan-plan. Bicot le sympathique héros du « Dimanche Illustré ».

« Le Dimanche Illustré », ou l'hebdomadaire des familles par excellence. On y trouvait un peu tout. Des contes, des informations (bizarres, sensationnelles, voire même « loufoques »), des romans, des jeux et deux pages en couleur. Ou, pour être plus précis, rosâtres.

En effet, une seule couleur : le rouge et toute la gamme de ses dégradés.

Une de ces pages fut longtemps réservée à « la Famille Mirliton », adaptation française de l'amusante série du Chicago Tribune « The Gumps » de Sidney Smith, l'auteur à Bicot.

Il était vraiment drôle ce gamin, descendant direct du Buster Brown d'Outcault. Il portait des guêtres, un pardessus court nanti de six boutons et, selon l'humeur de Monsieur Branner et de Miss Winckle, un chapeau (ridicule) ou une casquette (encore plus ridicule).

LES AVENTURES DE WINNIE WINCKLE

Dans la version française, Winnie était devenue Suzy. Les amis de Bicot se nommaient Auguste, Ernest... Ils étaient laids, débrouillés, toujours prêts à faire les quatre cents coups. Pas méchants, au fond, mais terribles ! Commerçants en diable. Un jour, ils vendaient des billets de tombola à vingt sous au profit de l'œuvre « des petits chiens anémiques », une autre fois, c'est la couronne de roi d'une fête pour enfants qu'ils cédaient à un négrillon en échange d'une pièce de deux sous... Moins canailles que les Pieds Nickelés, plus farceurs que les héroïnes de la Semaine de Suzette, les Membres du Club des Ran-Tan-plan étaient des spécialistes de la catastrophe (volontaire ou non). Pour les rejoindre dans une vieille cabane, sur un terrain vague, Bicot n'hésitait jamais à fausser compagnie aux petites filles poseuses et à l'inévitable « 1^{er} de la classe » que Suzy invitait à ses garden-party du jeudi. La grande malchance de Bicot, c'était d'être l'héritier d'une famille bourgeoise et aisée — un pauvre garçon forcé de se débarbouiller chaque matin, de se coiffer, d'étudier le piano, tandis que ses vrais amis, les garçons de la rue, jouissaient, eux, de la plus totale des libertés.

Parent, par la silhouette, de Buster Brown, Bicot avait au moins un point commun avec le Jiggs (Illico) de Géo MacManus : son goût de l'évasion. L'un rêvant de fuir la tyrannique épouse pour aller jouer aux cartes avec les habitués d'un minable tripot, l'autre une sœur non moins tyrannique pour aller jouer au base-ball.

Aux U.S.A., une bande signée Branner continue à relater les aventures (sentimentales) de Winnie Winckle ; Bicot, lui, a disparu. En France, un Bicot nouvelle manière organise des fêtes de charité pour divertir les locatrices de Lisette.

Ce n'est pas le vrai Bicot et, quoique fort drôle, il est loin d'avoir le charme du Dimanche Illustré.

Le 3 mai 1925, pour les lectrices du Dimanche Illustré, une bonne surprise : une nouvelle page entièrement dessinée au bas de laquelle on pouvait déchiffrer la signature

d'un humoriste encore mal connu : Alain Saint-Ogan. Une date historique que celle du 3 mai 1925 — la date de la naissance de Zig et Puce.

ZIG ET PUCE FONT LEUR ENTREE

Zig et Puce... deux employés de bureau mécontents de leur sort, deux adolescents épris d'aventure. Leur rêve ? Voir l'Amérique. L'Amérique où, ils en étaient sûrs, ils deviendraient très vite millionnaires.

Illusion ! Trompeuse illusion, qui devait amener les deux hardis garçons à faire face à mille dangers, à connaître naufrages, gangsters, paille humides des cachots, peur, soif, faim... et bien d'autres réjouissances encore.

Né le 7 août 1895, ancien élève des « Arts Déco », Alain Saint-Ogan s'était fait la main en mettant aux prises un chien et un chat dans les colonnes de la Semaine de Suzette, il avait aussi publié de petites histoires à suivre dans l'Intransigeant. En rédigeant et dessinant la fameuse page du 3 mai 1925, il écrivait le premier chapitre d'une longue épopée.

Alain Saint-Ogan trouva vite son style. Le style d'une époque. Il dessinait exactement comme il convenait de le faire au temps des peintres cubistes, du ciné encore muet et du charleston. Les planches d'Alain Saint-Ogan ressemblent à s'y méprendre aux années qu'elles ont vu naître. Des créateurs de bandes dessinées français, c'est sans doute l'un des plus originaux. Avec les années, son dessin a perdu son côté 1925, il s'est humanisé.

Le 27 décembre 1925, page 16 du Dimanche Illustré, mourant de faim sur une banquette, Zig et Puce décident de chasser quelque animal comestible. Un pingouin se présente. On tente de l'attraper. Difficile ! Non seulement le pingouin en question met à mal le melon de Puce, mais encore il trouve le moyen de disparaître dans un trou d'eau... d'où il ressort, deux dessins plus tard, tenant en son bec un poisson qu'il offre à nos amis.

Ce beau geste vaudra au pingouin d'être adopté. Baptisé Alfred, il ne quittera plus jamais Zig et Puce.

Nantis de cette mascotte polaire, les deux sympathiques voyageurs ont fini par voir l'Amérique non sans mal. Ils ne sont toujours pas millionnaires, mais ils ont connu la gloire, la très grande gloire. Avant guerre, au « box office » des héros dessinés, ils battaient de plusieurs longueurs Tintin et Bibi Fricotin.

Il y eut des jouets Zig et Puce, Zig et Puce firent du cinéma, du théâtre. On traduisit Zig et Puce en onze langues (anglais non compris — cette Amérique à laquelle ils avaient tant rêvé boude encore Zig et Puce). En 1949, fut même lancé le journal Zig et Puce. Les héros de Saint-Ogan y étaient malheureusement fort mal entourés et ce fut un échec. A Zig et Puce, succédèrent Prosper, un ours dont les exploits divertissaient les lecteurs du quotidien « le Matin », M. Poche qui accumulait avec gravité bévues et sottises, Trac et Boum, Serpentun, Mitou et Toti, la Princesse Hormine...

Grâce à Bicot et à Zig et Puce, le Dimanche Illustré, hebdomadaire pour les adultes, fut très longtemps le journal préféré des enfants.

Alain Saint-Ogan a aujourd'hui 65 ans. C'est un monsieur très grand et très aimable. Il prépare, en collaboration avec son ami René Blanckeman, une série de disques qui relateront les aventures de Zig et Puce, il fait de la radio, donne de joyeux dessins aux quotidiens. Prenant le relais du bon Benjamin Rabier, il a consacré des ouvrages (hélas ! introuvables) à la Vache qui rit et aux hôtes du Paradis des Animaux. Heureux les consommateurs de fromage qui possèdent une série de fascicules de Cric et Crac à travers les siècles ! Ajoutons qu'il fut aussi rédacteur en chef d'un bi-mensuel des années 30 « Cadet Revue », et qu'il a illustré avec talent de graves

ouvrages, tel « Le Livre officiel de la médaille militaire ».

Bicot et les Ran-Tan-Plan enchantèrent une époque par leur malice. Zig et Puce ont toujours de fervents supporters et je connais au moins une personne — une grand-mère, la mienne ! — qui conserve religieusement les bandes des aventures de Prosper découpées par elle.

Le grand mérite d'Alain Saint-Ogan s'est d'avoir su mêler humour et aventure. Avec Hergé et Pinchon, c'est l'un des « grands » de la bande dessinée.

LA SEMAINE PROCHAINE : LE HEROS DU PETIT VINGTIEME



Toutoune. — Grâce à l'intervention de ces bons rats nous sommes sortis de la prison. Maintenant nous sommes sauvés !...



Il est inadmissible qu'on m'ait arrêté, moi Prosper, le milliardaire décoré de l'ordre de Griffes d'argent !

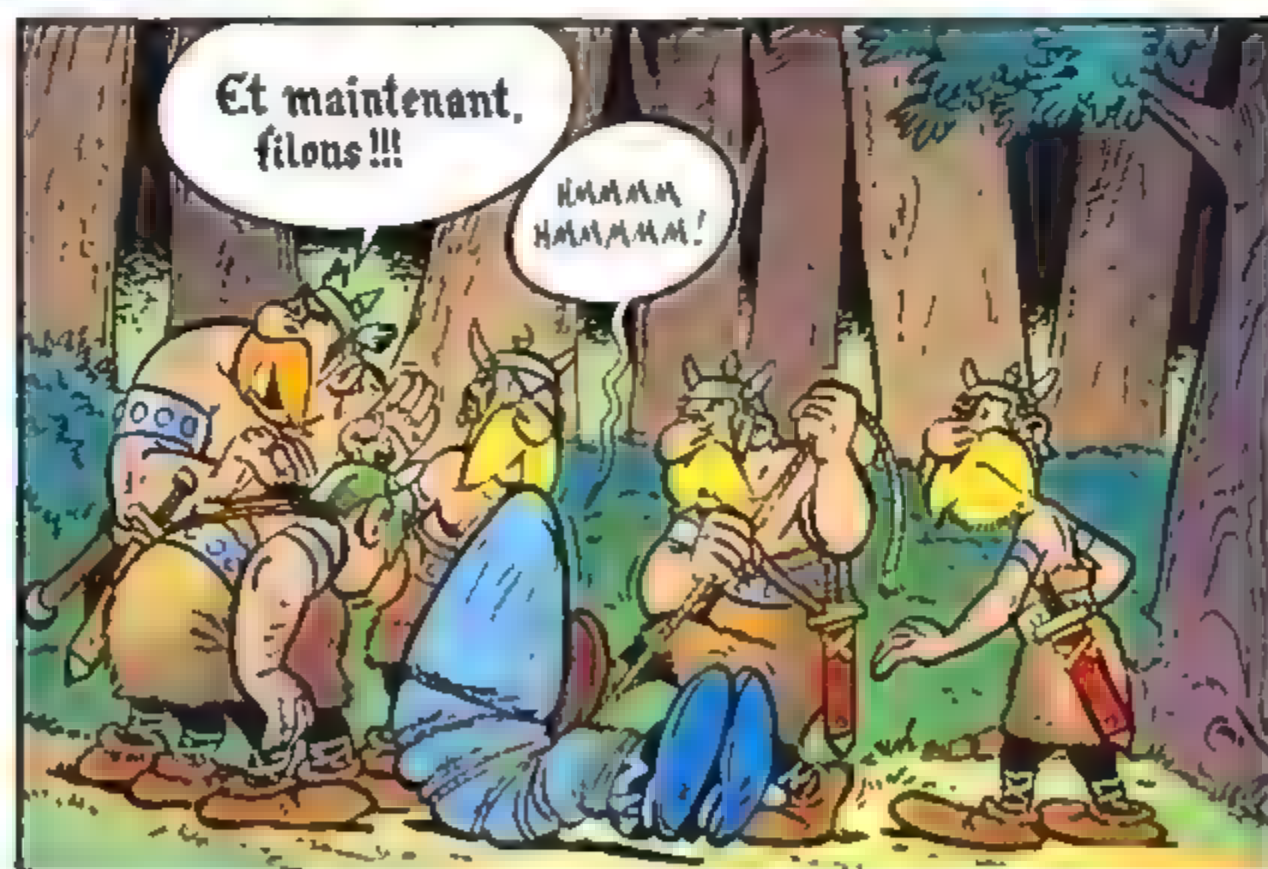


CI-contre : Zig et Puce et leur pingouin Alfred racontent l'aventure. Mais avant, ils avaient connu de multiples aventures aux quatre coins du globe. Partis pour l'Amérique afin d'y conquérir la fortune ils amassèrent de longues années les jeunes lecteurs du « Dimanche Illustré ». CI-contre à gauche : à Zig, Puce et Alfred, succède Prosper.

Astérix et les Goths

dessins: **UDERZO** texte: **GOSCINNY**

RESUME. — Les Goths ont mission de capturer le meilleur druide pour préparer l'invasion de la Gaule et de Rome avec l'aide de sa magie. C'est le druide Panoramix qui remporte le concours.

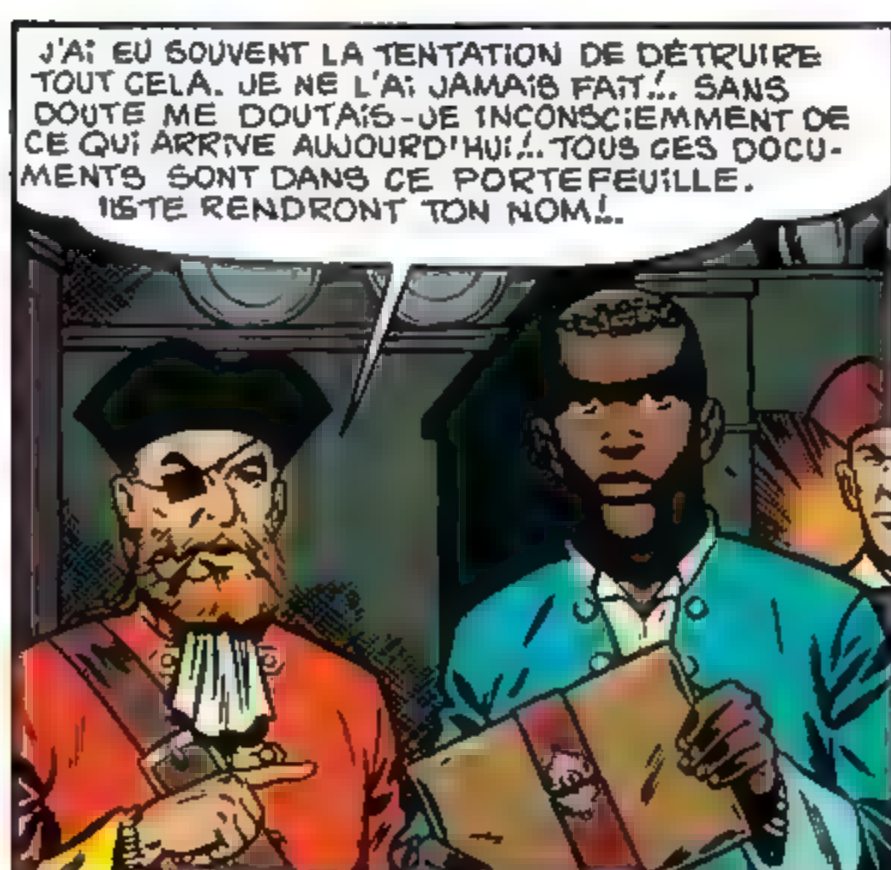
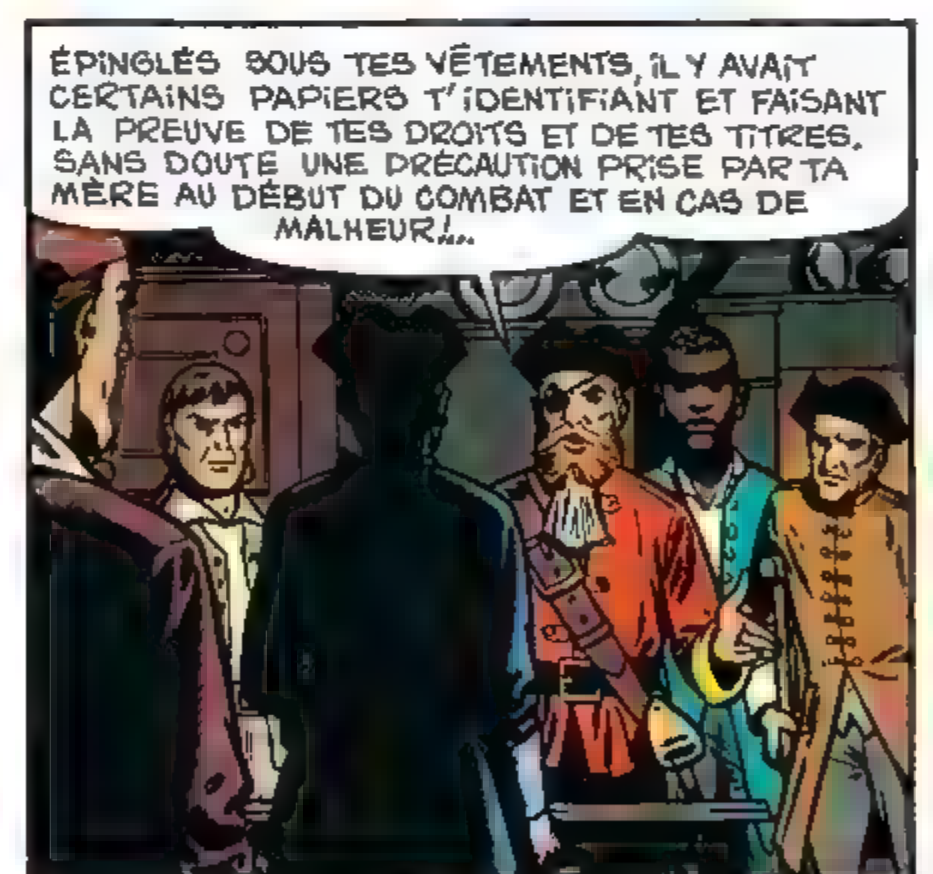


le DEMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

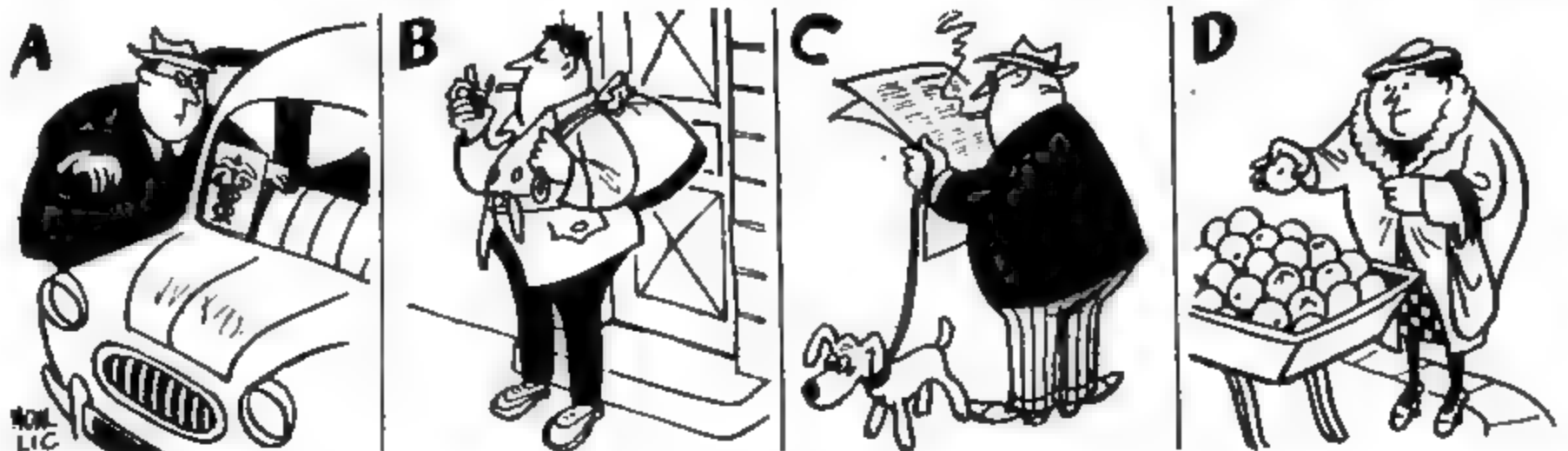
DESSINS: V. HUBINON

RESUME. — Eric, le fils de Barbe-Rouge, ayant obtenu brillamment son brevet de capitaine, revient à Saint-Malo. Barbe-Rouge l'y attend. Mais Eric refuse de repartir écumer les mers avec le pirate.



CHACUN CHEZ SOI

LES quatre personnages désignés par les lettres A, B, C, D habitent chacun l'un des appartements numérotés 1, 2, 3, 4. A l'aide de certains détails, vous devez être à même de déterminer où logent respectivement les quatre personnages désignés.

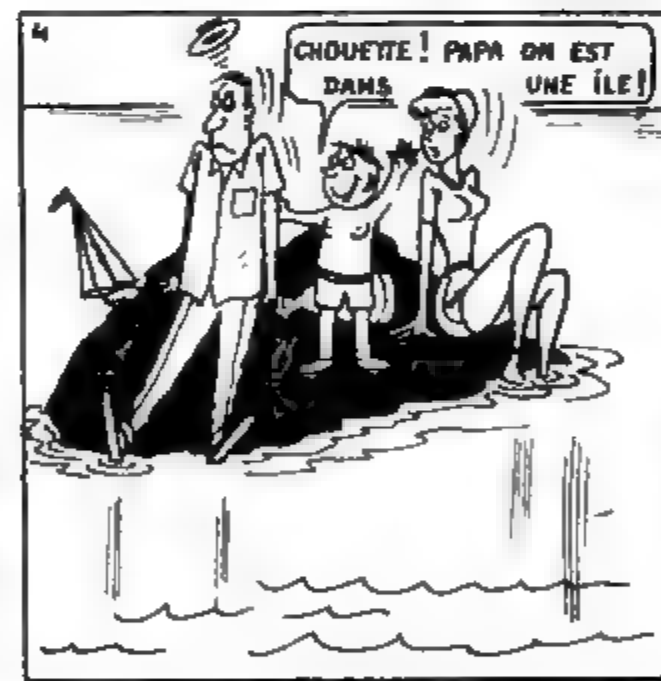
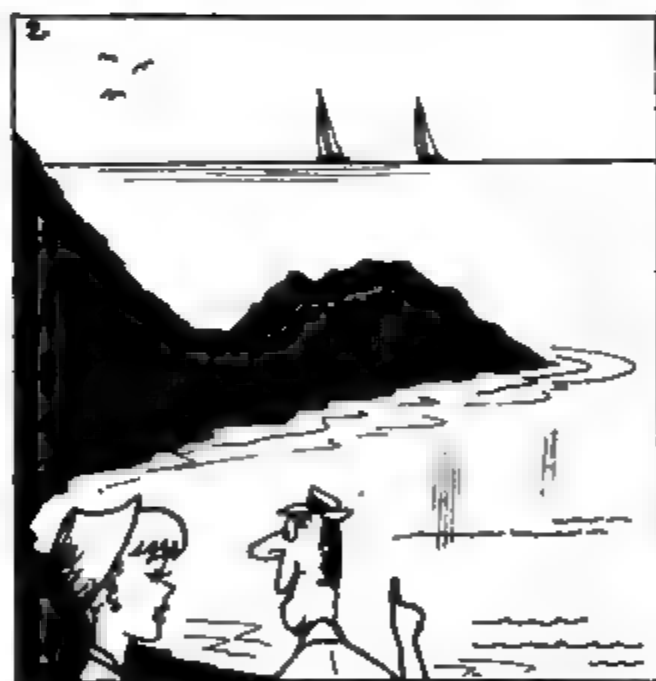
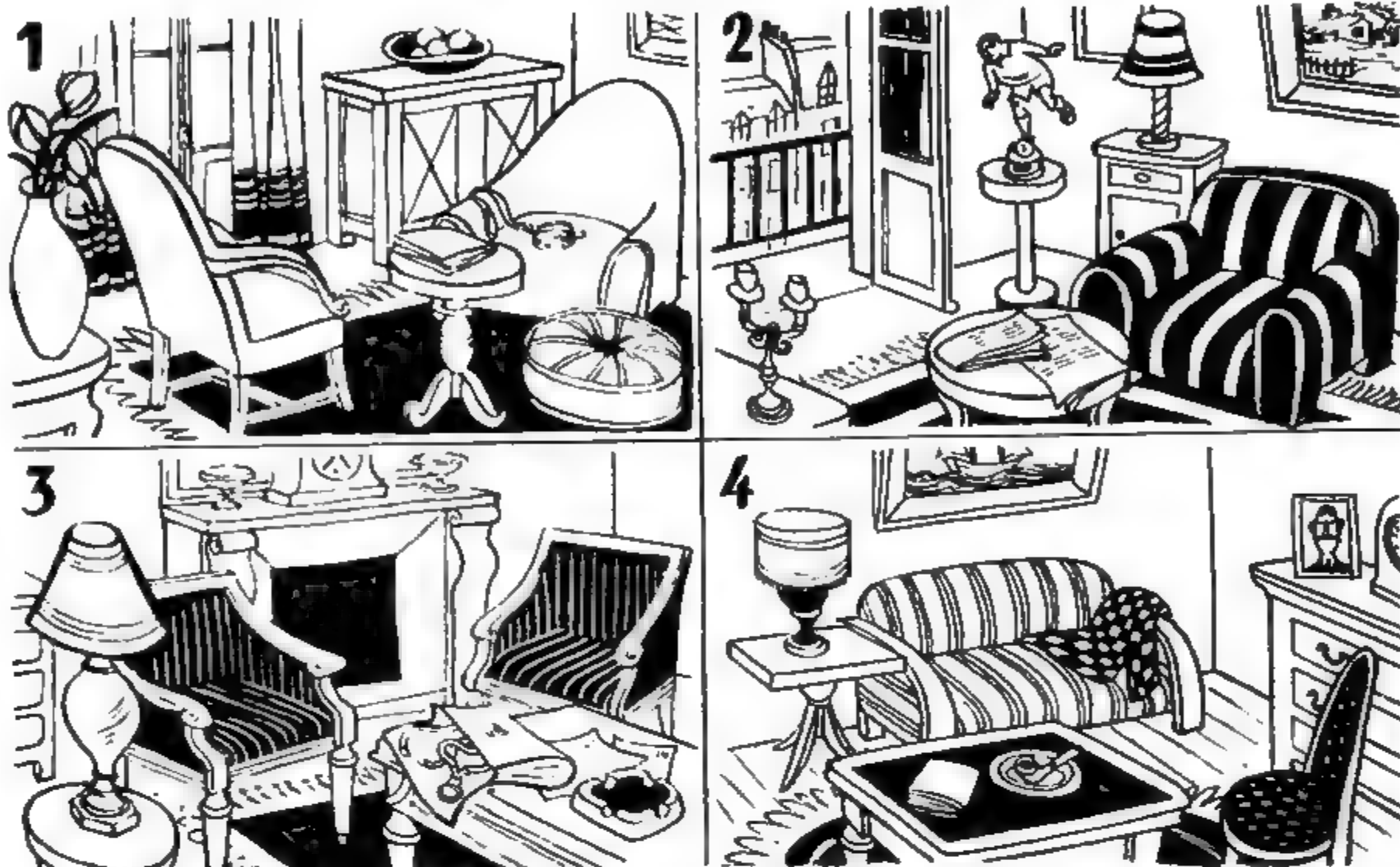


VOUS RETROUVerez

• L'équipe Pierre Bellemare-Jean-Paul Rouland, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40, sur les antennes de Radio-Luxembourg.

• Votre ami Marcel Fort, tous les lundis, à 20 h 15, sur les antennes de Radio-Luxembourg et Radio Monte-Carlo en CROCHET RADIOPHONIQUE et tous les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio Monte-Carlo) dans le fameux QUITTE OU DOUBLE.

• Et le célèbre HOMME DES VŒUX, tous les jours (sauf le dimanche) à 12 h 26 sur les deux chaînes.



VACANCES

• Pour le jeune Casimir et sa famille, la sieste est l'occupation n° 1 des vacances. C'est pourquoi vous le voyez rechercher le

coin idéal pour y pratiquer son sport favori. Rien de plus naturel, diriez-vous. Pourtant, si vous examinez attentivement ces quatre

dessins, vous vous apercevrez que l'un d'eux comporte une impossibilité flagrante par rapport aux trois autres. LEQUEL ?

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

NAPOLÉON JOUEUR D'ÉCHECS

PAR L'ANGE

Napoléon aimait jouer aux Echecs et, sur la fin de sa vie à Sainte-Hélène, il jouait presque quotidiennement avec le général Bertrand. Il ne nous reste malheureusement que peu de parties de l'Empereur. Les quatre ou cinq parties connues de lui montrent cependant que, tout en étant un joueur fort moyen, Napoléon était un stratège de génie,

et certains de ses coups, de ses combinaisons sont dignes de très grands joueurs. Il semble évident que s'il s'était mis sérieusement aux Echecs, il serait devenu un des grands joueurs de son époque. N'oublions pas son jugement du jeu des Echecs : « Moins qu'une science, mais plus qu'un jeu. »

La première de ses parties connues, la plus dra-

matique à bien des points de vue, date du 20 mars 1804. Napoléon était venu à la Malmaison, nerveux, sombre, inquiet même. Dans un silence inhabituel et glacial du grand salon, il avait invité Madame de Rémusat à faire une partie d'Echecs. Lui

seul parmi les personnes présentes savait qu'à l'autre bout de Paris, au moment même où il jouait, le Duc d'Enghien allait être fusillé dans un fossé du château de Vincennes. Gêné, et comme pour se disculper, Napoléon récitait tout en jouant les vers les plus connus de Corneille et de Voltaire sur la clémence. Voici cette curieuse partie :

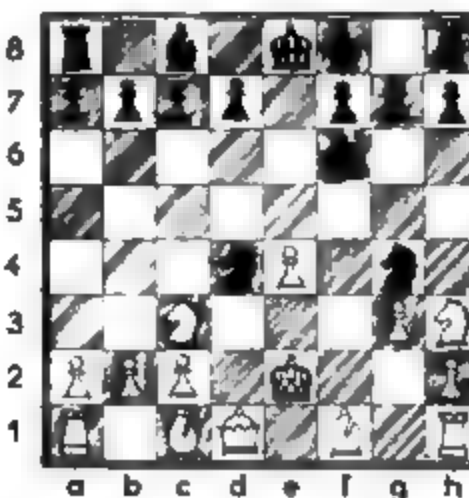
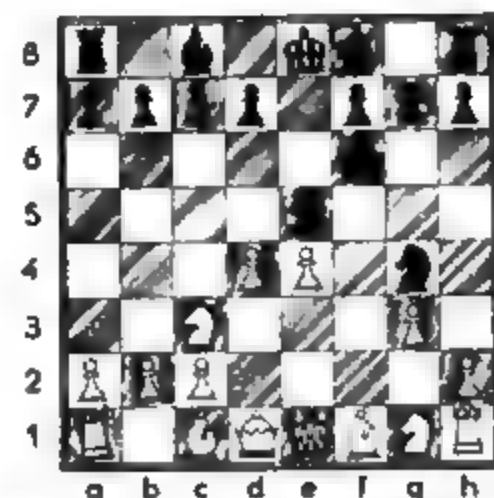
Blanc : Madame de Rémusat
Noir : Napoléon

1. P d2 - d3 C g8 - f6
2. P e2 - e4 C b8 - c6
3. P f2 - f4 P e7 - e5

Madame de Rémusat joue bien et s'efforce

d'établir un centre solide avant de déployer ses autres pièces, mais Napoléon qui entrevoit peut-être déjà plusieurs suites possibles ne va certes pas la laisser faire.

4. P f4 x P e5 C c6 x P e5
5. C b1 - c3 C f6 - g4
6. P d3 - d4



LE JEU de l'homme des vœux

L'Homme des Vœux vous propose deux informations. Une seule est vraie, l'autre est entièrement sortie de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● PARIS

Salvador DALI nous étonne une fois de plus... Après son décor de théâtre modelé dans le savon, il présente une série de sculptures taillées dans des blocs de « glace alimentaire ».

Cette matière avec laquelle la lumière joue de façon inattendue et changeante, reste néanmoins difficile à travailler, et encore plus à conserver ; c'est pourquoi le grand artiste novateur nous expose ses chefs-d'œuvre sous globes réfrigérants.

Exposition ouverte tous les jours, de 10 heures à minuit, au Palais de Glace, à Paris.

● ALLEMAGNE

Les épouvantails à moineaux n'ont plus d'effet sur la gent ailée ; telle est la conclusion des observateurs spécialisés. Ces mannequins devenus trop familiers vont retrouver leur pouvoir effrayant grâce à une technique nouvelle : ils seront équipés de magnétophones diffusant des « cris d'oiseaux de proie ».

De quoi troubler pour un temps le moineau le plus audacieux... et le promeneur non averti.

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

CHACUN CHEZ SOI

Monsieur A habite l'appartement n° 3 (c'est un médecin) et ainsi qu'on le voit sur sa voiture (et dans la pièce, on voit une roue médicale). Le monsieur B est un sportif (acc sur le dos) il habite donc l'appartement 2 où se trouve un trophée de foot-ball. Le monsieur C doit jouer dans l'appartement n° 1, en effet, on y retrouve la laisse de son chien. Enfin la dame D habite évidemment l'appartement 4 puisque nous retrouvons sur le canapé la veste apportée à sa femme. C'est le 4^e détail, vous avez pu voir que Castelnau se trouve en vacances sur la Côte d'Azur, ainsi qu'on le voit sur le panneau indiquant : Cannes, 10 km. Vous avez vu aussi, grâce au 2^e détail, que le lieu où Castelnau s'est installé est bien relié à la terre. Or, pour que ce lieu soit véritablement relié à la terre, il faut qu'il y ait un pont. Le monsieur D habite donc l'appartement 1, car il faut qu'il y ait un pont. Le monsieur D habite donc l'appartement 1, car il faut qu'il y ait un pont. Le monsieur D habite donc l'appartement 1, car il faut qu'il y ait un pont.

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Une nouvelle affaire va réclamer l'attention de l'inspecteur Robillard... et la vôtre. En effet, comme ses conclusions seront vraisemblables-

ment fantaisistes, il sera nécessaire de lui souffler la solution et pour cela, nous comptons sur vous et sur votre sens d'observation.



● Ce jour-là, le grand bandit Jo Kriss vient de dévaliser une bijouterie. Il emmène un taxi pour fuir.



● Averti aussitôt du vol, la police établit des barrières et dépêche l'inspecteur Robillard sur les lieux.



● Le taxi « emprunté » par Jo Kriss arrive en vue du barrage... Jo Kriss modifie l'aspect de son visage.



● Au barrage, l'inspecteur Robillard ne remarque rien de suspect et laisse repartir le taxi et Jo Kriss.



Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, que vous écouterez tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur les antennes Radio-Luxembourg (1.293 m. gr. ondes).

Madame de Rémusat ne voit ici qu'une faute d'inattention de son adversaire, faute dont elle espère profiter puisque s'il retire son Cavalier à e5, l'autre à g4 ne sera plus défendu et elle pourra s'en emparer avec sa Dame.

D d8 - h4 +
7. P g2 - g3 D h4 - f6

(Fig. 1)

Napoléon menace ici Echec et mat par : D f6 - f2 !

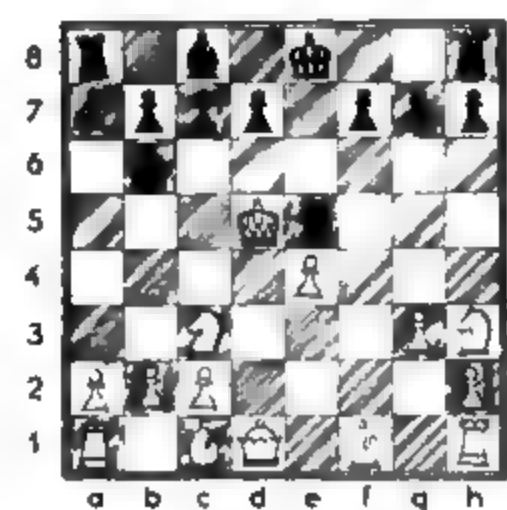
8. C g1 - h3

Comme le général sur le champ de bataille, Napoléon voit soudain toute la faiblesse du jeu de Madame de Rémusat et il

décide de toute une stratégie en quelques instants. D'ores et déjà, Madame de Rémusat a perdu.

C e5 - f3 +
9. R e1 - e2 C f3 x P d4 + (Fig. 2)

Ne pouvant revenir en arrière à cause de la menace de mat par la Dame



noire, le pauvre Roi blanc est obligé de partir seul et sans soutien vers le combat.

10. R e2 - d3 C f4 - e5 +
11. R d3 x C F c8 - c5 + d4

Napoléon sacrifie un Fou après un Cavalier pour attirer toujours plus en avant le Roi noir auquel il va pouvoir bientôt administrer le coup de grâce !

12. R d4 x F D f6 - b6 + c5

13. R c5 - d5

(Fig. 3)

Coup forcé à la suite duquel noir fait Echec et mat !

Cette fin de partie est tout à fait digne du grand stratège que fut Napoléon I^{er}.

Reprenez cette partie depuis le début et voici quelques exercices :

1. Au quatrième coup, au lieu de jouer P f4 x P e5, qu'auriez-vous joué

à la place de Madame de Rémusat ?

2. Au huitième coup (Fig. 1) qu'y avait-il de mieux à jouer que C g1 - h3 ?

3. Quel fut le dernier coup de cette partie, coup par lequel Napoléon mit Madame de Rémusat Echec et mat ?

SOLUTION DES EXERCICES DE LA SEMAINE DERNIERE

1. Si noir joue : 9. C c6 x P e5. 10. T f1 - e1, et si noir joue P d7 - d6, 11. F c1 - g5, ou encore D b3 - b5.

2. Si noir joue 13. 0 - 0. F a3 x C a7, gagnant une pièce car si le Cavalier à c6 reprend, la Dame blanche prend le Fou noir à a5.

3. Blanc joue : 24. F a3 x C e7 + et mat !

POUR NOS ANCÊTRES DU TEMPS DU GRAND ROI
IL ÉTAIT SUPÉRIEUR A MOLIÈRE !... VOICI

ARLEQUIN

LES ARLEQUINS
CÉLÈBRES

La vogue d'Arlequin, qui dura plus de deux siècles, fit de ce personnage la vedette de la « commedia dell'arte ». Pendant une longue période, les pièces ou les canevas écrits pour la comédie italienne s'attachèrent à ce rôle comme étant le principal, comptant sur la mobilité de l'acteur qui l'interprétait, pour accrocher et ravir les spectateurs. Cet espoir n'était pas vain, puisque l'on va voir dans l'histoire qui suit l'importance que prit au Grand Siècle un Arlequin tel que Dominique Biancolelli, égal et même supérieur à Molière dans l'esprit de Louis XIV.

Ci-contre, Gherardi, l'un des premiers Arlequins, dans le costume que le personnage portait au XVIII^e siècle. Ci-dessous, les comédiens italiens chassés de leur théâtre, à Paris, par ordre du roi.

Certains érudits prétendent que le nom d'Arlequin vient de Harlay, président du Parlement, qui fut le protecteur d'un comédien qui jouait ce rôle.

D'autres affirment qu'Arlequin découlerait d'Hellequin, fils d'Héla, reine des enfers. Ce serait le roi des Elfes, ou encore l'Harle, oiseau sauteur des marais.

En fait, avec son costume bariolé, fabriqué de losanges multicolores, avec son masque noir et surtout ses gambades et ses méfaits, Arlequin, le farceur, s'apparente avec la famille des diabolotins. C'est un personnage fantasque, bergamasque (il vient de Bergame) et presque démoniaque.

C'est la comédie italienne avec les Gelosi, première troupe venue en France, qui nous a apporté le personnage d'Arlequin dès le XVI^e siècle. Watteau, au XVIII^e siècle, nous l'a peint et, sur le Boulevard du crime, au XIX^e siècle, les mimes du théâtre des Funambules l'ont prolongé. Aujourd'hui, il n'est plus que souvenir et légende.

Simon de Bologne fut le premier, Trivelin le remplaça ensuite. Puis, ce fut Dominique, dont nous racontons les aventures ci-après. Après sa mort, Evariste Gherardi reprit ce rôle. Puis ce fut Antonio Vincentini et Corlin, et Rigottini en attendant Laporte, à la Révolution.



Ci-dessus, Dominique Biancolelli, le plus célèbre des Arlequins. Né à Bologne, en 1640, de parents comédiens, mort à Paris. Ci-dessous : Vincentini, dit Thomassin.



LE PREMIER COSTUME

Un pantalon étroit, couvert de morceaux d'étoffes de couleurs variées, collant aux jambes jusqu'au coup de pied.

Une toque taillée, surmontée d'une queue de renard. Une jaquette ouverte sur le devant, attachée par de mauvais rubans.

Une escarcelle, une batte (sorte d'épée) en bois, un demi-masque noir et une mentonnière. Plus tard, les pièces d'étoffes parurent sur tout le costume, pièces en forme de losanges ou bien de triangles.

Le grand peintre Watteau lui-même ne dédaignait pas de prendre le personnage d'Arlequin pour sujet, comme en témoigne son tableau ci-contre : « Arlequin jaloux ». Dès cette époque, le personnage d'Arlequin, joyeux drille fantasque, se transformait, devenait triste et poétique.



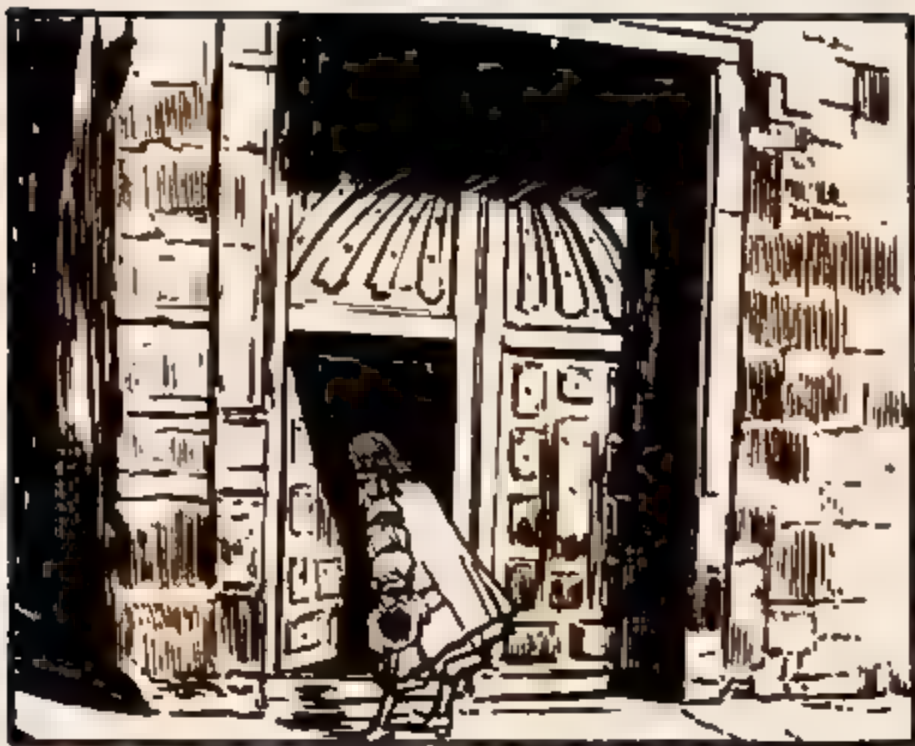
Mazarin, appelant une troupe italienne à Paris, fit venir du même coup un enfant, fils de comédiens, Dominique Biancolelli, qui devint le plus célèbre des Arlequins. Cet Arlequin joignait à ses penchants naturels un goût prononcé pour l'étude qui en fit un des hommes les plus instruits de cette époque.



Le premier président du Parlement, M. de Harlay, avait une grande estime pour Dominique, qu'il recevait volontiers chez lui. On disait que le président était plus comédien que Dominique, mais que l'Arlequin était plus savant que M. de Harlay.



Mme de Sévigné raconte : « Arlequin, l'autre jour à Paris, portait une grosse pierre sous son petit manteau ; on lui demanda ce qu'il voulait en faire. Il dit que c'était un échantillon d'une maison qu'il voulait vendre. » C'est là une des anecdotes qui contribuèrent à créer le personnage de Biancolelli.



Dominique ayant fait faire son portrait, voulut avoir des vers latins pour mettre dessous. Il alla donc voir le poète Santeul. Notre Arlequin se présenta à la porte de M. de Santeul en habit ordinaire de ville. Mais il fut fort mal reçu et la porte à peine entrebâillée fut bientôt fermée à son nez.



Dominique comprit que Santeul ne l'avait pas reconnu. Quelques jours plus tard, en ayant pris le soin de conserver son habit de théâtre, son petit manteau rouge, son épée de bois, son petit chapeau et son masque, Biancoletti s'en fut heurter à la porte du poète. « Qui est là ? » s'écria Santeul.



Sans réponse, exaspéré, il s'écria : « Oh ! quand tu serais le diable, entre si tu veux ! » Dominique, ayant saisi la balle au bond, jeta son manteau rouge en arrière, prit son masque et entra brusquement. Santeul tendit les bras, se tint immobile un instant, bouche bée, sans pouvoir rien dire.



Dominique se mit à prendre mille postures, puis, tirant sa batte, il en donna des tapes sur les joues du poète : « Mais quand tu serais le diable, il faut encore que je sache qui tu es ! » « Qui je suis ? » répondit Dominique avec sa voix de théâtre. Je suis le Santeul de la Comédie Italienne. »



« En ce cas, dit le poète, je suis l'Arlequin de Saint-Victor ! » Et ils éclatèrent de rire. Et l'Arlequin expliqua pourquoi il le venait voir. Alors, Santeul s'en tint à un seul vers devenu célèbre et bien souvent appliqué à Molière : « Castigat ridendo mores. » « Il corrige les mœurs par le rire. »



Louis XIV aimait et protégeait Dominique. Les comptes de la cour du Roi-Soleil indiquent qu'Arlequin touchait une pension de 15 000 livres par an, c'est-à-dire plus de 12 millions d'anciens francs de nos jours, auxquels il faut ajouter encore sa part de bénéfice sur les cachets touchés par sa troupe.



Dans la querelle des comédiens français et italiens, Baron et Dominique comparurent devant le roi. Dominique demanda : « Comment parlerai-je ? » « Comme tu voudras », dit le roi. « Alors, ma cause est gagnée. » « La parole est lâchée, conclut le monarque, un roi ne revient jamais sur ce qu'il a dit. »



Louis XIV, au retour d'une chasse, assistait incognito à la représentation d'une pièce italienne donnée à Versailles. En sortant, il dit à Dominique : « Voilà une mauvaise pièce. » « Dites cela tout bas, répliqua Arlequin avec esprit, car si le roi le savait, il me congédierait avec toute ma troupe. »



Louis XIV soupait seul, mais en présence de courtisanes. Un soir, Dominique était là, les yeux fixés sur un plat de perdrix. Le roi s'en aperçut et ordonna : « Qu'on donne ce plat à Dominique. » « Et les perdrix aussi ? » demanda Arlequin. « Les perdrix aussi » dit le roi en riant. Le plat était en or.



Sur la fin de sa vie, Dominique était en proie à la mélancolie. Il se décida à consulter un médecin fameux. Celui-ci ne le connaissait pas. Il lui conseilla d'aller rire le plus souvent aux bouffonneries d'Arlequin. « Dans ce cas, je suis mort », s'écria Dominique, car c'est moi qui suis Arlequin. »

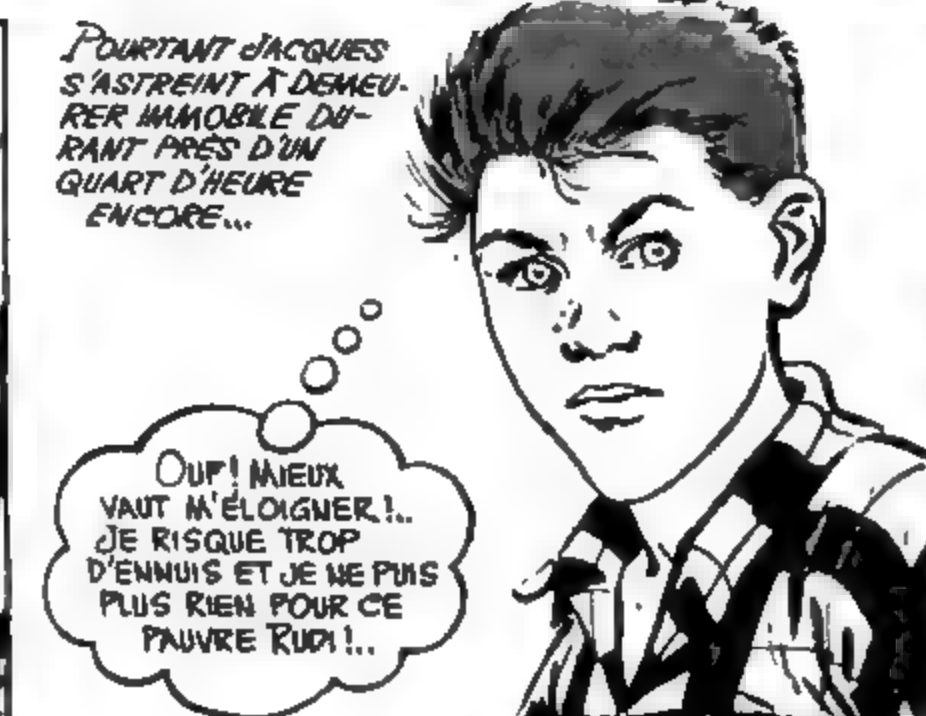
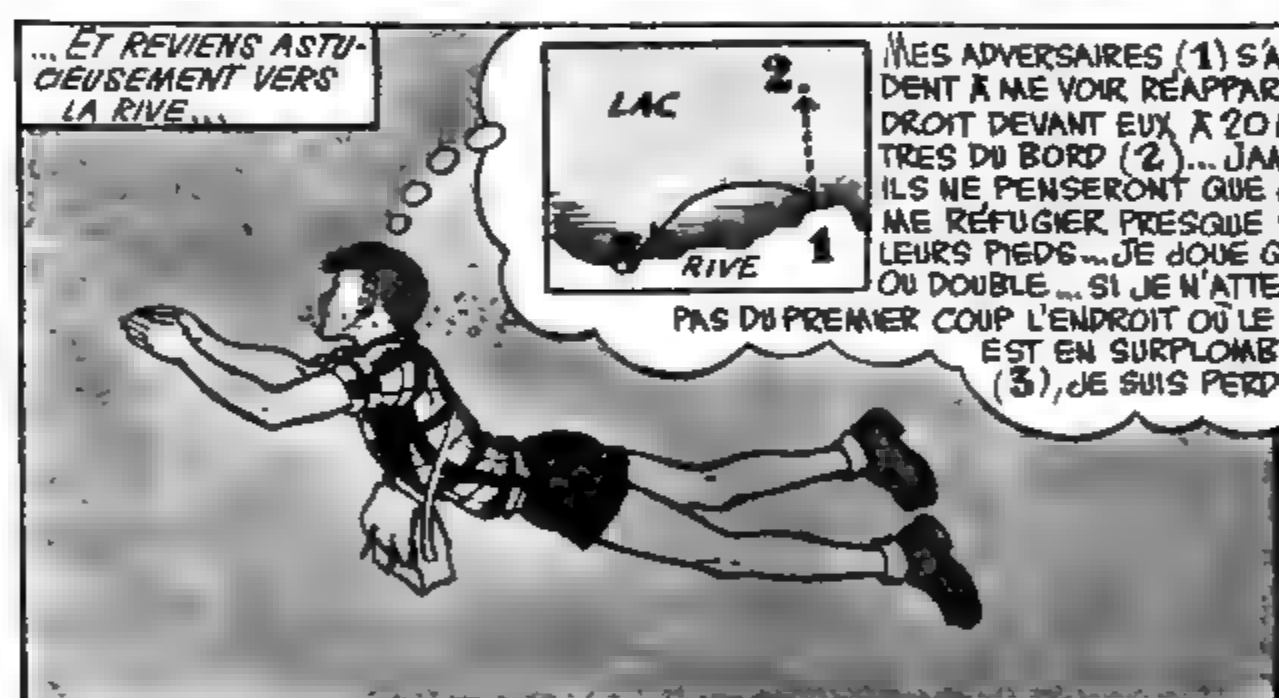


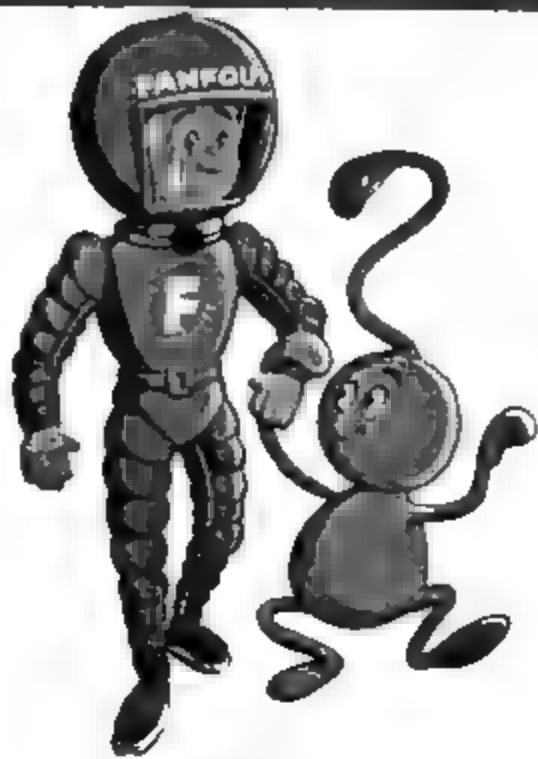
Beauchamp, maître de ballets de Louis XIV, avait dansé devant le roi une entrée. Dans un divertissement, Dominique fit une caricature comique de la danse de Beauchamp. Le roi y prit tellement de plaisir que l'Arlequin fit durer la danse ; échauffé, il ne put se changer pour son rôle suivant.



Il prit un gros rhume qui se tourna en fluxion de poitrine. Il ne fut pas plus de huit jours malade, et après avoir renoncé au théâtre (devant un prêtre), il mourut le 2 août 1688, à six heures du soir, et fut enterré à St-Eustache de Paris, derrière le chœur, vis-à-vis la chapelle de la Sainte Vierge. »

RÉSUMÉ. — Jacques Le Gall passe ses vacances dans les Alpes autrichiennes. Un mystère plane sur le Totesgehirge, et Jacques Le Gall mène seul son enquête, au bord du lac de la Traun.





Vous me connaissez, n'est-ce pas ? Je suis FANFOU, oui, votre ami FANFOU, flanqué de son inséparable et... lunaire TOTO ! Si vous désirez me fréquenter de plus près, n'oubliez pas que je suis vendu à « Pilote » pour 9,95 NF (avec mon ami Toto, bien sûr !). Réclamez-nous !

Mais en attendant d'être sur la cheminée de votre chambre, je reste un moment sur les pages de votre journal préféré afin de vous présenter cette :

29^e épreuve du "Brevet de Pilote"

patronnée par

LES CRÈMES DE GRUYÈRE ENTREMONT

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement aux détenteurs du Carnet de Bord.

PREMIERE QUESTION

Voici deux grandes dates de l'astronautique ; à vous de nous rappeler à quel événement chacune d'elles correspond :

12 septembre 1959 — 12 avril 1961

DEUXIEME QUESTION

a) Dans quels pays situez-vous ces deux observatoires géants sans lesquels la progression des fusées et autres satellites ne nous serait pas aussi bien rapportée :

Jodrell Bank — Mont Palomar

b) Grâce aux lunettes télescopiques de ces observatoires, on peut observer les planètes. Sur quelle planète aperçoit-on des CANAUX célèbres depuis leur découverte :

Saturne — Vénus — Mars ou Pluton ?

TROISIEME QUESTION

a) Quel est le nom du premier cosmonaute américain ?

b) Quel est le nom du projet qui se concrétisa par l'envoi de cet homme dans l'espace ?

QUATRIEME QUESTION

A quelle vitesse le premier cosmonaute de l'histoire, Youri Gagarine, tourna-t-il autour de la terre ?

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse votre nom, votre adresse, et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettrez pas de joindre à votre envoi une enveloppe timbrée à 0,25 NF, portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au lundi 17 juillet à minuit (le cachet de la poste faisant foi) pour répondre à la :

29^e ÉPREUVE DU BREVET DE PILOTE

JOURNAL "PILOTE"

31, RUE DU LOUVRE, PARIS-2^e

PRODUCTION
HARDTMUTH KOH-I-NOOR

Tes dessins auront des couleurs éclatantes !
Ta boîte sera la plus belle !

GOMME ELEPHANT

LIMPIDOL

Mieux qu'une colle !

Adhère sur tout
Insoluble à l'eau
Ne se dessèche pas

PAPETIERS · DROGUERIES
QUINCAILLIERS · BAZARS

MARINE Magazine

Lecteurs de « PILOTE », le journal « MARINE MAGAZINE » vous offre GRATUITEMENT un exemplaire de votre choix parmi les derniers numéros de ce périodique dans lequel vous trouverez :

- L'ACTUALITÉ MARITIME ET CELLE DES SPORTS NAUTIQUES.
- LA VOILE ET LE MOTONAUTISME.
- LA PLONGÉE SOUS-MARINE.
- LES MARINES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI, etc.

Il vous suffit de copier, de remplir et d'envoyer le bon ci-dessous.

MARINE MAGAZINE

(Service propagande)

1, rue Alfred-de-Vigny, PARIS (8^e).

Nom

Prénom

Adresse

Age N° carnet de bord

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.

31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean WEBER
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT

Conseil de rédaction :

R. JOLY, R. GOSCHNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Communauté française

12 mois 37 NF
6 mois 19 NF
3 mois 10 NF

C.C.P. Paris 2375-25

BENELUX : Editions du Lombard
1 à 11, Avenue P.-H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 450 FB.
6 mois 230 FB.
3 mois 120 FB.

C. C. P. 541-39

SUISSE :

Service de Propagande :
Unité S.A.R.L.
14 bis, Place St-François

ABONNEMENTS

1 an 26 FS.
6 mois 16 FS.

Tél. : 22-28-82 — C. C. P. 11-225-87

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
38, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e)
CENTRAL 12-75, 12-36, 14-99.

ATTENTION LES AMIS ! BIENTOT DANS VOTRE VILLE LE GRAND CIRQUE DE FRANCE ET DE RADIO-LUXEMBOURG

● Cette semaine, les amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Grzes et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Jeunesse et François Chatelet, les célèbres émissions : le Crochet radiophonique et le Quitte ou Double.

SUR PRÉSENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRÉSENTATION GRATUITE AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU

CONTRÔLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique les mardi 4 et mercredi 5 juillet à Ath, le jeudi 6 juillet à Enghien, les vendredi 7, samedi 8 et dimanche 9 juillet à Mons, le lundi 10 juillet à Thuin, le mardi 11 juillet à Philippville.

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

BREVET DE PILOTE

89



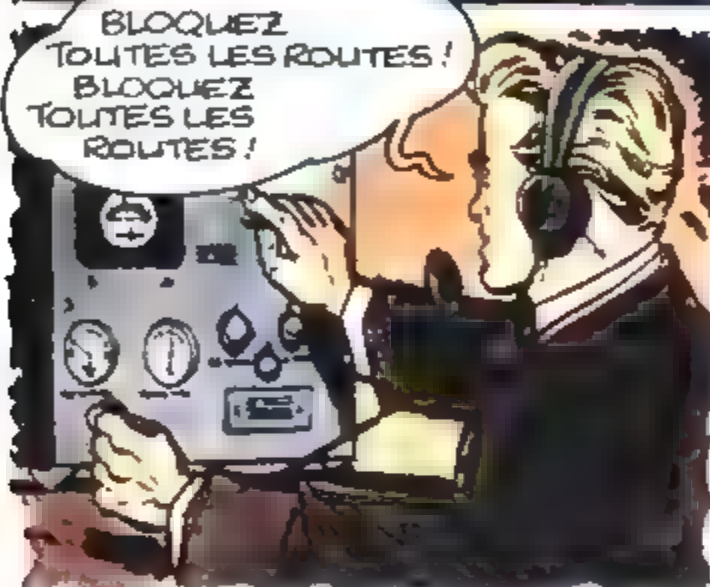
ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

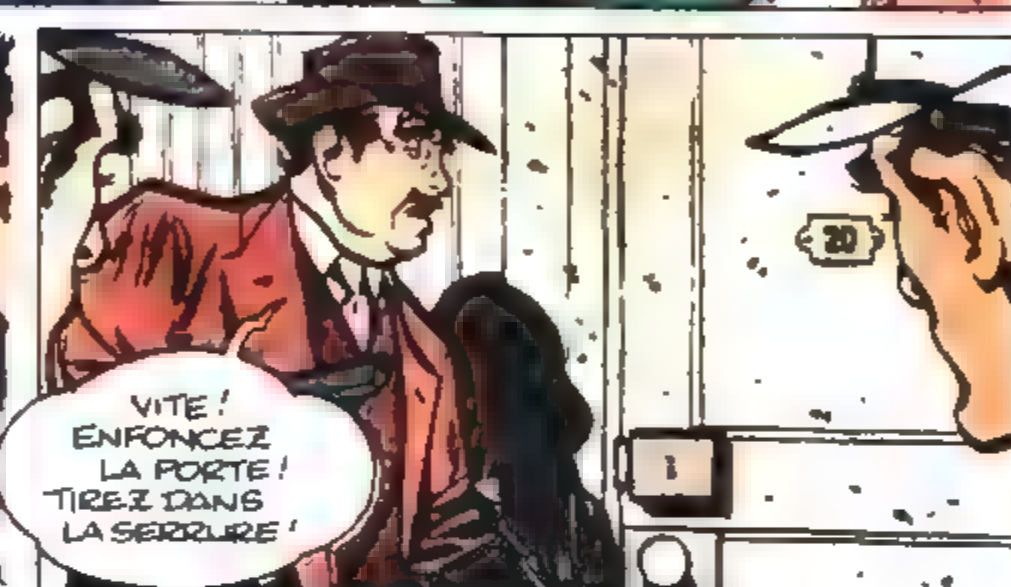
RESUME. — Zappy Maz suit la piste du Tonneau. Pour amener Von Straffenberg à se découvrir, le reporter doit servir d'appât. Avec Puce, il part à Renneville-sur-Azur faire un reportage qui sera publié dans l'« Eclat ». A l'auberge du Vieux-Chêne, vingt « touristes » descendent et enlèvent Zappy !



CONDUISEZ LE JOURNALISTE À LA VOITURE ET EMPAREZ-VOUS DU TROISIÈME GARDE DU CORPS QUI EST EN HAUT !



BLOQUEZ TOUTES LES ROUTES ! BLOQUEZ TOUTES LES ROUTES !



VITE ! ENFONCEZ LA PORTE ! TIREZ DANS LA SERRURE !



IL A DONNÉ L'ALERTE PAR RADIO ! FIGEZ-LE ! ET EN ROUTE !



IL VA Y AVOIR DES BARRAGES !

FONCEZ DEDANS ! NOS VOITURES NOUS ATTENDENT À 5 KILOMÈTRES.



ON NE PEUT PAS PASSER !

TOUT LE MONDE EN BAS !



OH ! UN REVOLVER !



À TRAVERS CHAMP ! NOS VOITURES SONT DANS LE PETIT CHEMIN... TIREZ DANS LE PROJECTEUR !



C'EST MA DERNIÈRE CHANCE !



IL NE PEUT PAS ÊTRE LOIN ! MAIS ÇA GROUILLE DE POLICIERS !...

ALLONS NOUS EN !



OPERATION REUSSIE ! ON EN TIEN TIENT UNE VINGTAINÉ !

LEUR CHEF VIENT DE S'ENFUIR PAR LÀ !



TIREZ LUI DANS LES JAMBES !



QUOI ! VOUS AVEZ ÉCHOUÉ !... EH BIEN, JE ME DEMANDE CE QUE LE PATRON VA DIRE DE ÇA !

D'après l'émission « Ça va bouillir » (© Programmes de France) Chaque jour sur Radio-Luxembourg à 12 h 52.

(A suivre.)

Directeur de Publication : G. DARGAUD - Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, N. GOJON, P. PEIGNÉ, Administrateurs - Loi N° 49-956 du 16-7-1949 sur les publications destinées à la jeunesse. Dépôt légal 3^e trim. 1961. - Éditeur N° 26 - Imprimeur N° C 219 - Imprimerie GEORGES LANG, 11, rue Curial, Paris-19^e - JUILLET 1961.

Pilote

N°90
13 JUILLET 1961
Troisième année



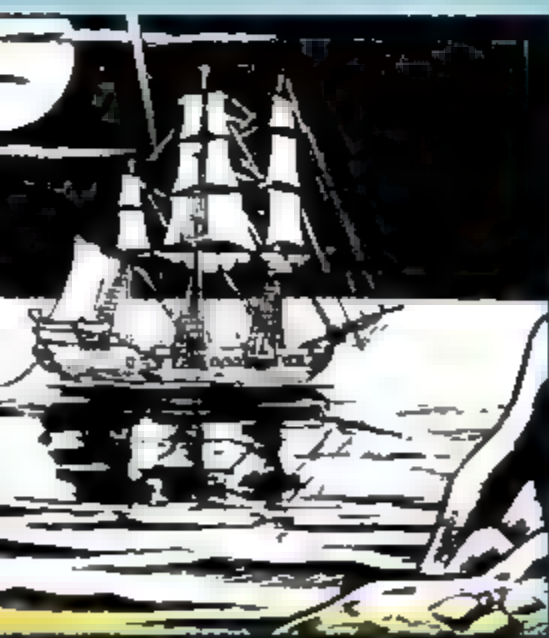
WIT'S DISTRIBUTION
France 10 Fr. 8
Belgique 10 Fr. 8
Suisse 10 Fr. 5



● Attention, Michel Tanguy et Laverdure sont arrivés à Creil où ils connaissent de nouvelles aventures...



● Frazer l'Africain retrouvera-t-il les traces du safari perdu dans la jungle dangereuse du Tanganyika?



● Eric apprend qu'il n'est pas le fils du pirate Barberousse. Mais retrouvera-t-il son château et son titre?



DIX "PILOTES" AU ZOO JEAN RICHARD



LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINEES

De René MIGNIOT, 15, avenue Montrieux, Villiers-sur-Marne (S.-et-O.).

J'ai l'honneur de vous écrire pour vous adresser toutes mes félicitations et tous mes remerciements pour la très bonne enquête que vous nous offrez chaque semaine dans *Pilote* : « L'histoire vraie des bandes dessinées ».

Je suis actuellement éducateur dans une maison d'enfants et par ailleurs illustrateur et auteur de quelques histoires en bandes et j'ai été très touché par la façon dont vous présentez aux jeunes les héros, anciens et nouveaux, de leurs histoires. Je trouve particulièrement astucieuse la manière avec laquelle vous faites sentir aux enfants le côté immoral de certains héros tout en reconnaissant le génie de leur auteur. Vous faites preuve d'une objectivité très adroite. Une autre grande qualité de votre texte est d'être parfaitement clair et attrayant, ce qui est primordial pour les jeunes lecteurs.

— Cette lettre a bien entendu été transmise à son destinataire, Remo Forlani, qui se fera un plaisir de répondre personnellement à notre lecteur, M. René Migniot.

FANATIQUE DE L'AVIATION

De Claude FOURNIER, 46, rue de Sambré-et-Meuse, Paris-10^e.

J'ai reçu un exemplaire de « Aviation-Magazine » et je trouve cette revue vraiment bien, sérieuse et instructive pour un garçon aimant l'aviation. Je ne m'abonnerai pas à ce journal car 33 NF, pour moi, c'est une grosse somme, mais au lieu d'acheter un autre journal que je prenais toutes les semaines, j'achèterai « Aviation-Magazine » qui paraît tous les quinze jours. Par la même occasion, je vous félicite et vous remercie pour la rectification concernant le « carnet de bord » car j'étais moi-même désolé à l'idée qu'il fallait s'abonner pour en avoir un.

LE RECUEIL-PILOTE N° 4

Nous rappelons à tous nos fidèles lecteurs qu'ils trouveront chez leur libraire habituel, au prix de NF 7,50, le recueil *PILOTE* N° 4 dans lequel ils retrouveront les héros de nos bandes dessinées et nos pilotoramas !

LES GRANDS AVANTAGES DU CARNET DE BORD

De Jean-Pierre BOMBET, 98, rue du Faubourg-Poissonnière, Paris-10^e.

Passant le B.E.P.C., je n'ai pu vous répondre avant. Mais maintenant c'est avec beaucoup de joie que je vous adresse mes remerciements : 1° pour le billet qui m'a permis d'avoir une entrée gratuite au Salon aéronautique du Bourget ; 2° j'ai eu la grande chance d'être un des cent heureux bénéficiaires qui recevront un livre offert par les Editions France-Empire.

Je m'aperçois donc des grands avantages qu'offre le Carnet de Bord. Mais j'aimerais savoir à quoi correspondent les cases « Brevets Spécialisés, Visas », etc.

— Nous sommes heureux de voir que nos lecteurs profitent des avantages que leur donne leur Carnet de Bord ! Nous rappelons à tous ceux qui l'ont obtenu, il suffit d'adresser à *PILOTE* « Carnet de Bord », 31, rue du Louvre, Paris-2^e, dix bons (dont les numéros se suivent) qui figureront à raison d'un par semaine dans l'angle de notre page 31. Outre que votre Carnet de Bord est un parfait recueil d'autographes (si vous les collectionnez), il vous donne actuellement droit aux avantages suivants :

- Réduction de 50 % sur notre tarif Petites Annonces ;
- Visite gratuite au zoo de Jean Richard, à Ermenonville ;
- Une représentation gratuite au Grand Cirque de France (Belgique et France) ;
- Visite gratuite des Grottes de Lacave.

Votre Carnet de Bord vous permet de participer à nos épreuves du Brevet de Pilote qui seront couronnées par ce fameux brevet dont votre Chef-Pilote vous reparlera très bientôt.

Encore un peu de patience donc pour les pages marquées « brevets spécialisés ». Les pages « Visas » sont, elles, réservées aux vignettes que vous gagnez au cours de nos épreuves...

DÉTENTEURS DE CARNETS DE BORD OU... FUTURS DÉTENTEURS, PILOTE CRÉE POUR VOUS LE CENTRE DU CARNET DE BORD

Récemment, j'ai eu la joie de vous annoncer, chers amis, de futures grandes opérations carnet de bord. Encore quelques jours et nous toucherons au but. Il n'est toutefois pas trop tôt pour vous révéler la nouvelle et solide organisation de ce fameux carnet. A dater de ce jour, UN GRAND CENTRE DU CARNET DE BORD EST CRÉÉ qui servira de cadre à nos actions futures. Jusque là, le secrétariat carnet de bord était plus ou moins fondu avec celui de la rédaction de « *Pilote* », ce qui amenait évidemment certains retards, notamment dans l'envoi des carnets à ceux d'entre vous qui en faisaient la demande. « *PILOTE* » se développant de plus en plus, et le carnet de bord aussi, le secrétariat-rédaction ne s'occupera plus désormais des problèmes carnet de bord. C'est dire tout simplement qu'un nouveau secrétariat, supplémentaire donc, voit le jour, qui vous est spécialement destiné. Ce secrétariat se tiendra dans les anciens locaux de « *Pilote* », 30, rue Notre-Dame des Victoires, lieux historiques où vous avez reçu l'an passé — et avec quel enthousiasme ! — John Wayne et Jean Vuarnet. Ce doublement va sans aucun doute nous permettre de donner le développement que vous souhaitez à tous nos projets. En attendant, ne soyez pas trop sévères, et ayez la gentillesse de considérer, sur le seul plan matériel, la période des vacances comme un « rodage » nécessaire. Ce qui ne veut bien sûr pas dire que nous n'entreprendrons rien d'ici là, bien au contraire, comme je vous le laisse entendre depuis ma nomination au poste de chef Pilote.

Avant de vous quitter, je vais vous faire une



Cernan, responsable du secrétariat Carnet de Bord, examine avec Jean Douguès (chef Pilote) les cas particuliers.

très importante recommandation. En ce qui concerne le courrier que vous nous adressez et quel qu'en soit le sujet (questions à la rédaction, conseils demandés et tous problèmes se rapportant au carnet de bord), vous envoyez vos lettres toujours à cette même adresse :

Journal *Pilote*,
31, rue du Louvre, Paris (1^{er}).



Bill et Stan, sur leurs karts, face à la Tour Eiffel.

Et surtout... RAMENEZ-LES VIVANTS !

« *Pilote* » qui aime les bêtes et a été le seul grand journal de jeunes à prendre avec ses lecteurs parti contre la chasse à courre, se réjouit du grand jeu que vient de lancer Radio Monte-Carlo sur tout le littoral de la Méditerranée pendant la durée des vacances, sur le thème « Ramenez-les vivants ».

Ce jeu est destiné à tous ceux, jeunes ou moins jeunes, pêcheurs, plongeurs ou nageurs, qui taquinent le poisson pendant leurs vacances. Nouveauté : ne tuez pas les poissons que vous attrapez, ne les laissez pas mourir hors de l'eau, ramenez-les vivants jusqu'à la grande voiture-aquarium qui sillonne la côte. Ces poissons seront classés selon leur taille, leur valeur, leur rareté au cours d'une émission hebdomadaire (chaque vendredi à 22 h 45) par le célèbre plongeur sous-marin Falco et le non moins célèbre commandant Jean-Yves Cousteau, directeur du Musée Océanographique de Monaco...



De plus en plus fort... LE TOUR DU MONDE EN KART !

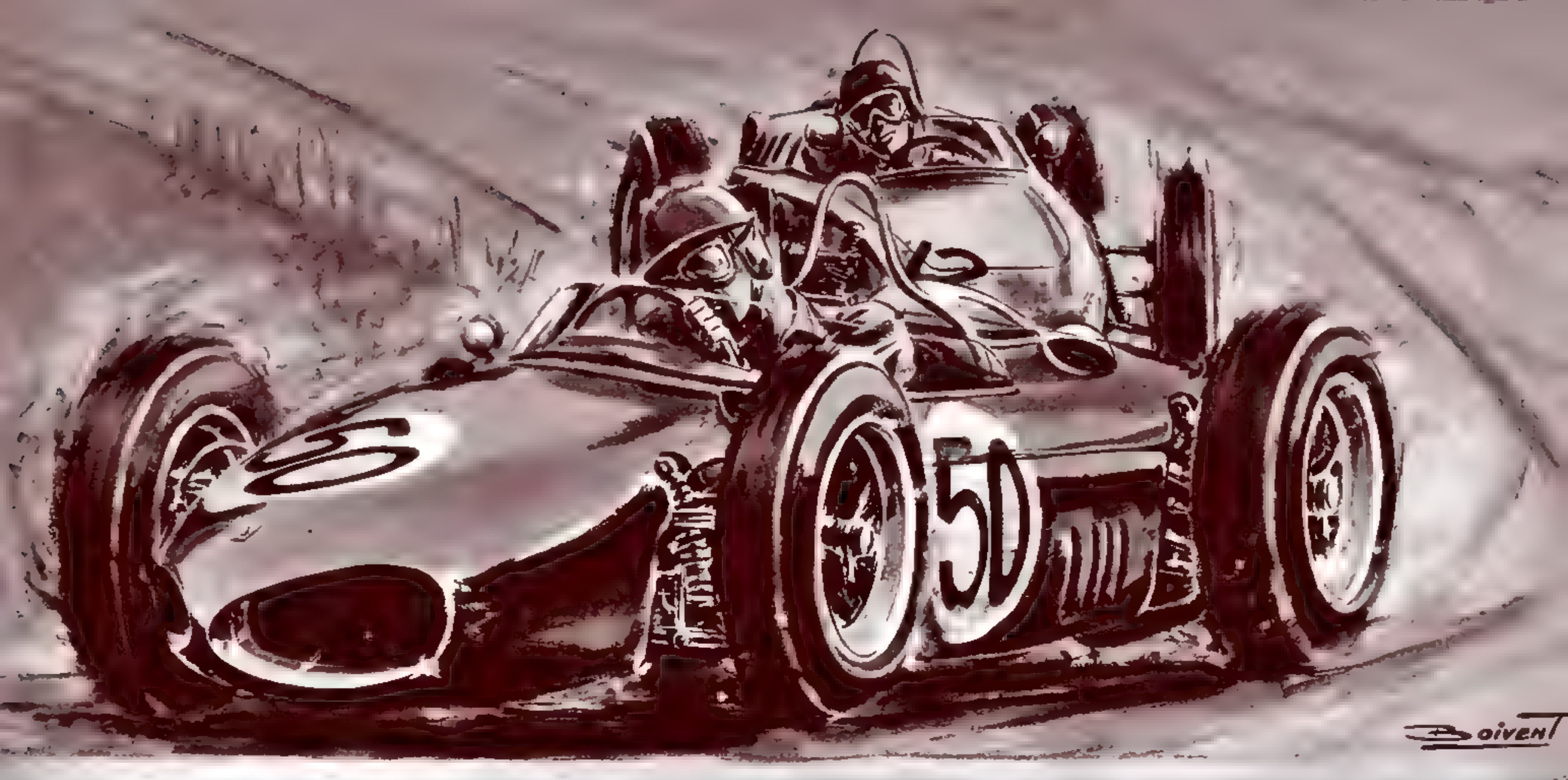
Beaucoup de gens épris d'aventure se lancent chaque année sur les routes du globe afin d'effectuer la « grande boucle ». Certains partent en voiture, d'autres en bateau, d'autres encore à pied ou en avion, mais, effectuer le tour du monde en kart, cette idée n'avait encore tenté personne jusqu'à ce que deux jeunes Américains décident de prouver que cela était possible.

Bill Davis et Stan Mott partirent de Los Angeles le 30 novembre dernier avec chacun en poche une valeur de 100 NF. Derrière leurs karts, ils avaient accroché une remorque contenant tous leurs biens. Ils parcoururent le Mexique, puis revinrent aux Etats-Unis, où ils traversèrent quinze états. A New York, ils trouvèrent à s'embarquer sur un cargo yougoslave où ils travaillèrent comme sentiers afin de payer leur passage. Après avoir visité le Maroc et l'Italie, ils viennent d'arriver à Paris, où nous les avons rencontrés, et photographiés.

Bill (22 ans) et Stan (28 ans) espèrent continuer leur voyage vers la Russie, l'Asie, l'Afrique, l'Australie et l'Amérique du Sud. Nous leur souhaitons bonne chance !



Pour transporter leur matériel, une remorque plate...



Avec un extraordinaire brio, Baghetti triomphe à Reims.

FERRARI:

UNE FORTERESSE INÉBRANLABLE

DES le début de la saison automobile 1961, nous avons joué la grande marque italienne *Ferrari* gagnante, et les épreuves qui viennent de se dérouler depuis plusieurs semaines nous ont donné raison. A Reims pour le Grand Prix de l'A.C.F., nous pensions voir triompher la *Ferrari* de Phil Hill, celle de von Trips ou celle de Ginther ; en fait, c'est le jeune espoir italien Baghetti qui a triomphé, mais toujours sur *Ferrari* !

Et pourtant, la partie faillit mal tourner pour les voitures italiennes : von Trips dut abandonner, le radiateur de sa voiture étant crevé par un caillou ; puis Phil Hill manqua le virage du Thillois, fit un tête à queue et perdit plus d'un tour avant de repartir ; enfin, Ginther dut renoncer à son

tour, son radiateur étant hors service. C'est alors qu'intervint le Romain Giancarlo Baghetti, sur sa *Ferrari*, d'écurie indépendante, à moteur incliné à 60° (le moteur des *Ferrari* d'usine est, lui, incliné à 120°). Avec un extraordinaire brio, Baghetti renouvela son exploit sicilien (Grand Prix de Syracuse), dominant les « vieux du métier », Bonnier et Gurney, sur leurs « Porsche ».

Rendez-vous le 15 juillet, à Aintree, pour le Grand Prix d'Angleterre, où nous assisterons probablement à la revanche des *Ferrari* d'usine.

J.-P. BOIVENT.

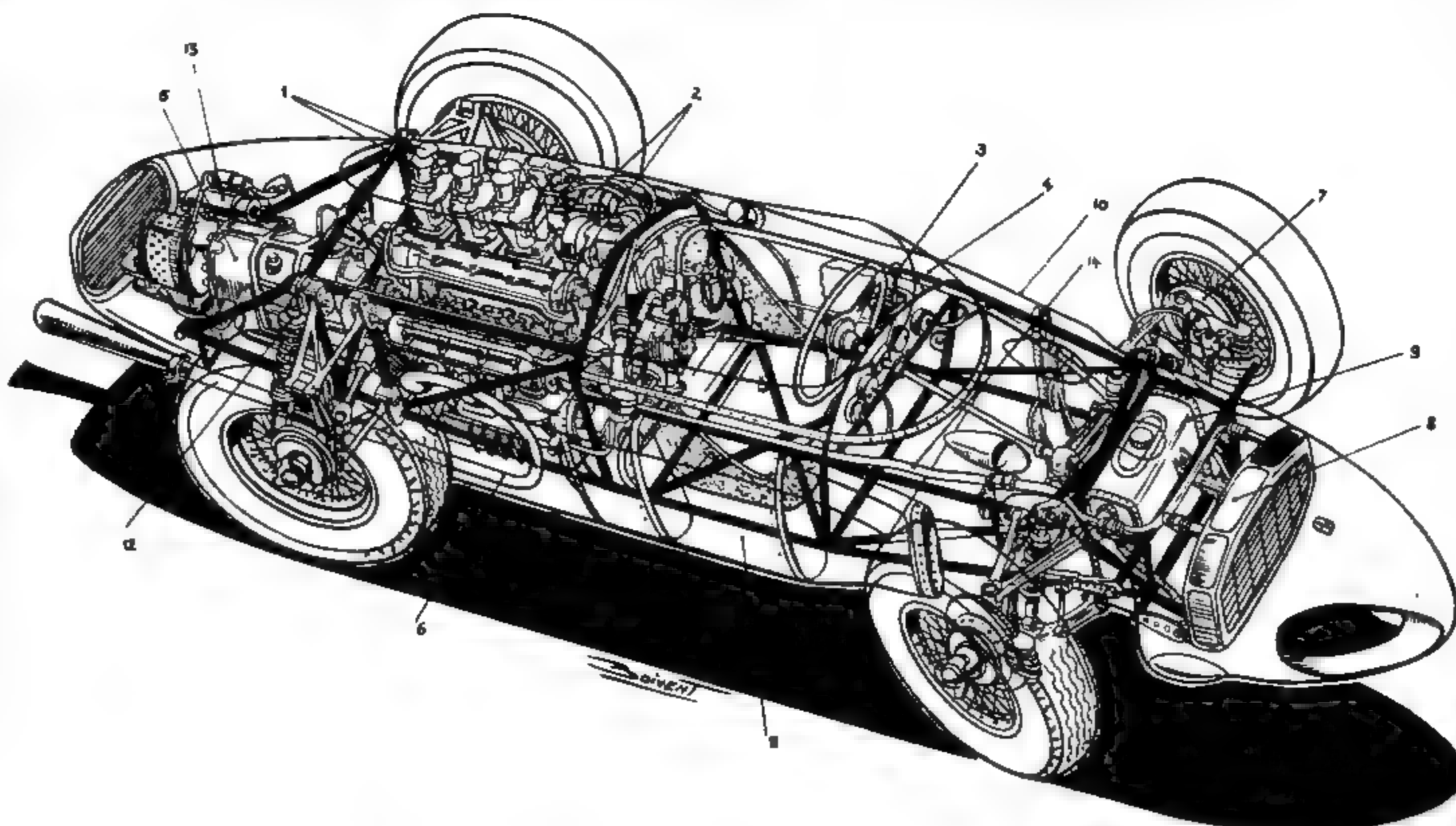
FICHE TECHNIQUE

de la Ferrari de Formule 1 :

Carrosserie : monoplace.
Moteur : Dino 156, 6 cylindres en « V » ouverts à 60° placé à l'arrière. Cylindrée : 1 489 cm³. Puissance : 180 chevaux à 9 000 tours-minute. Quatre arbres à cames en tête. Alimentation : 3 carburateurs Weber double corps. Direction à crémaillère. Empattement : 2,30 m. Voie avant et arrière : 1,20 m. Poids à sec : 425 kg.

1. Carburateurs. 2. Culasses en « V ». 3. Levier de changement de vitesse. 4. Pare-brise. 5. Boîte 5 vitesses toutes synchronisées. 6. Tuyau d'échappement. 7. Frein à disques. 8. Radiateur. 9. Réservoir d'huile. 10 et 11. Réservoirs de carburant. 12. Amortisseurs. 13. Condensateur. 14. Durite d'eau. (Le châssis est représenté en noir.)

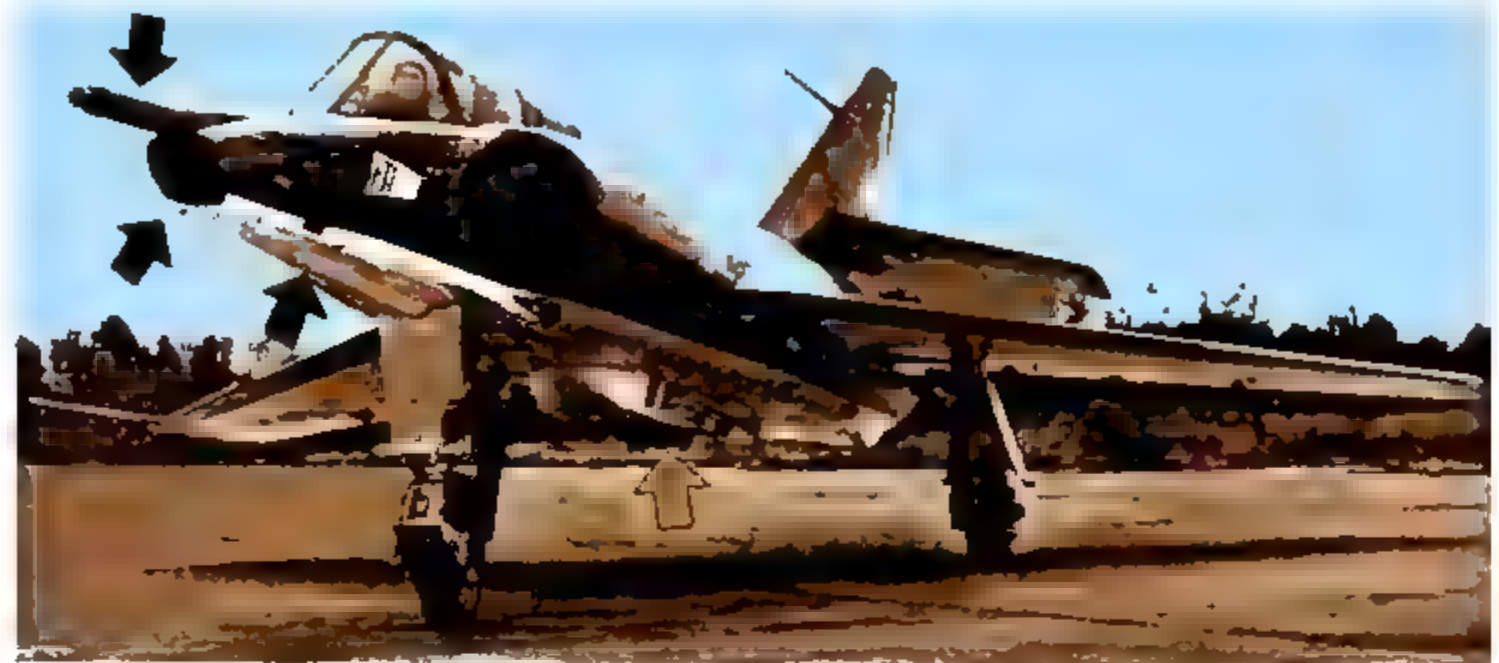
Voici un « écorché » de la grande triomphatrice de Reims. Il s'agit de la monoplace équipée d'un moteur incliné à 60°. Les caractéristiques du moteur incliné à 120° sont sensiblement les mêmes à cette différence près qu'il dispose de dix chevaux supplémentaires :



MICHEL TANGUY VOUS PRÉSENTE LES AVIONS DU "CLEMENCEAU" LE MONOPLANE "ÉTENDARD" IV M DASSAULT

Un porte-avions sans avions est aussi inutile qu'un cuirassé sans canons. Le "Clemenceau" - et son frère le "Foch" qui l'accompagnera bientôt - compte donc sur ses avions pour porter l'attaque sur les mers et sur les côtes, pour purger les océans des sous-marins et pour assurer la défense lointaine ou rapprochée de la flotte entière. Aujourd'hui, nous vous présentons le type d'avion qui donne au "Clemenceau" à la fois les moyens d'attaquer et de défendre : le monoplan DASSAULT "ÉTENDARD" IV M.

Sur la série des « Etendard » IV M, un certain nombre d'exemplaires sont équipés en version de reconnaissance photographique. On remarque, tout à l'avant, la perche de ravitaillement en vol, puis, en dessous, la vitre de la caméra oblique avant et les vitres latérales des caméras obliques de côté. Sous l'aile, on voit une batterie d'appareils latéraux logés dans un co-rénage au forme de balcon.



En approche finale, très cabré, train et volets abaissés ainsi que la croasse d'appontage, l'« Etendard » IV M se présente sur l'arrière du porte-avions « Clemenceau » dont il va crocher les brins d'arrêt.



L'appareil s'est posé. Aussitôt, les hommes sur le pont préparent la catapulte ou l'avion est déjà arrivé. On fixe solidement les brins de catapultage et de retenue...



pendant que les hommes se sont écartés. Le réacteur rugit, la catapulte entre en action. Ci-dessous, le brin de retenue est cassé, l'avion s'élance vers le large...



A l'origine, le premier « Etendard » de la famille fut un avion terrestre d'appui tactique, chargé de défendre notre territoire contre toute invasion. Cet appareil ne fut pas commandé en série, mais il avait donné tant de satisfactions que son constructeur, la Générale Aeronautique Marcel Dassault, décida d'en poursuivre le développement à l'intention des marins cette fois. En effet, la Marine sollicitait les constructeurs d'avions en vue d'équiper les porte-avions dont elle avait commencé la mise en construction. Pendant que les chantiers navals donnaient sa forme définitive à la coque des deux bâtiments-frères, les aviateurs travaillaient à réaliser les avions nécessaires. Parmi ceux-ci, il fallait un monoplan capable d'attaquer les objectifs en mer et sur les côtes et, aussi, d'assurer l'interception de toute escadrille adverse s'en prenant au porte-avions, à son escorte et même à la flotte qu'il pouvait être chargé de protéger.

Le choix se porta finalement sur l'« Etendard » IV M qui effectua son premier vol le 21 mai 1958. Il y a donc trois années pleines de cela, mais les nombreux essais qui suivirent expliquent ce délai auquel n'échappe aucun avion.

Le constructeur mit au point l'avion en une quarantaine de vols seulement, puis le remit aux services officiels qui, à Istres, le soumirent à des essais intensifs et très sévères. Une première fois, l'appareil revint en usine pour y recevoir quelques améliorations. Les marins suivaient l'affaire et, eux aussi, suggérèrent quelques modifications. Puis l'« Etendard » IV M reprit ses vols, fut déclaré au point pour tout le monde et entama alors ses essais d'armement.

Tout étant en ordre, et le « Clemenceau » ayant pris la mer entre-temps, une nouvelle tranche d'essais pouvait commencer : les tests en mer. Là encore, des pilotes du constructeur et officiels se relayèrent aux commandes pour explorer les possibilités de l'appareil. Avant cette phase, des essais de catapultage et d'appontage avaient eu lieu à Bedford, en Angleterre, où une piste au sol est pourvue d'une catapulte et des brins d'arrêt que l'on trouve sur les porte-avions. Ces tests avaient donné toute satisfaction.

Aujourd'hui, l'« Etendard » est prêt à prendre son service et nous en sommes à la période où les pilotes d'essais ont enfin cédé la place aux pilotes militaires qui poursuivent leur entraînement, au sol comme en mer. Car une formation spéciale est nécessaire si l'on veut que les « moustachus » de l'aéronautique navale tirent le meilleur de leur matériel, qui reste sans égal dans le monde.

Propulsé par un réacteur SNECMA « Atar » 8 donnant 4 400 kilos de poussée sans système de post-combustion, l'appareil, quoique très rapide, décolle et se pose lentement. Il doit ses qualités aux volets hypersustentateurs très efficaces qui équipent son aile, tant au bord de fuite entre les ailerons qu'au bord d'attaque. De plus, de puissants aéro-freins permettent au pilote d'arriver pour l'appontage avec « du moteur » si bien que si la chose est nécessaire, l'« Etendard » IV M peut reprendre l'air sans danger, avant d'avoir touché le pont.

L'« Etendard » IV M est un appareil supersonique en palier. Ses qualités lui permettent de voler à grande vitesse à ras de l'eau, donc à l'abri des radars de surveillance ennemis, puis de se jeter littéralement sur les navires ennemis ou les objectifs côtiers, avec un effet de surprise

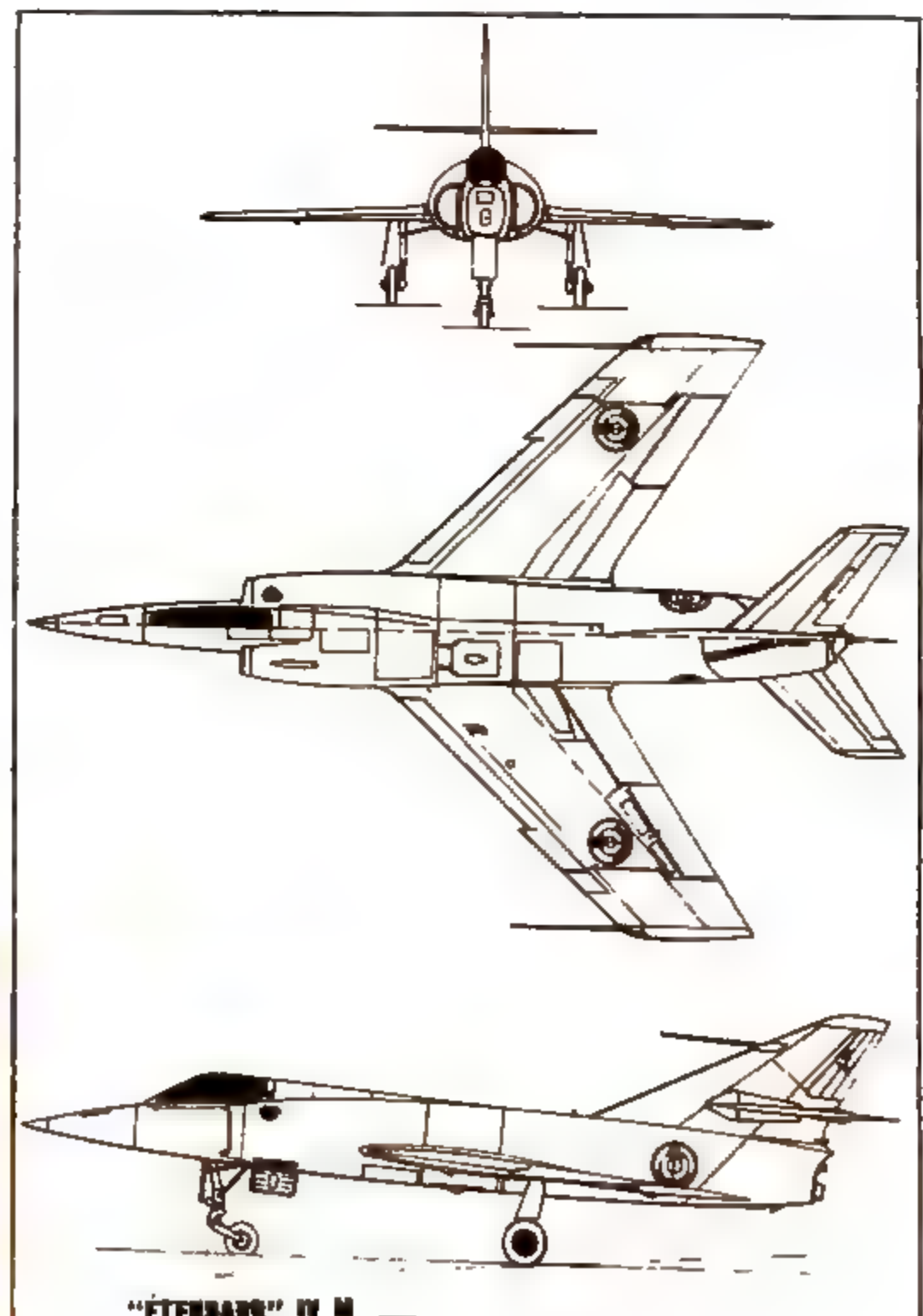
total. S'il s'agit de défendre la flotte, il grimpe à plus de 120 m sec à l'assaut des escadrilles assaillantes qu'il arrose alors de ses canons ou de ses roquettes. Son nez effilé contient le petit radar « Aida » également construit par la GAMDI et qui assure l'approche, la correction de tir et commande ce tir avec toutes les chances de succès.

Contre les navires ou les objectifs à terre, l'avion dispose de ses deux canons de 30 mm fixes et de charges accrochées sous la voilure. Ces charges peuvent être des bombes classiques de 500 ou de 225 kg, des réserves de napalm, des engins air-sol, des roquettes, etc. Contre l'attaquant aérien, elles deviennent des roquettes ou des engins air-air tels que le Nord 5103 ou MATRA 511 dont la tête chercheuse condamne à une mort certaine tout objectif détecté... Enfin, si la mission demandée doit être longue, deux des quatre points d'accrochage sous l'aile recevront des réservoirs supplémentaires de 625 litres chacun. Ainsi, en volant à 9 200 m d'altitude et à une vitesse soutenue proche de celle du son, l'« Etendard » IV M peut franchir plus de 1 200 km en un peu plus d'une heure...

Une version dépourvue de tout armement existe encore. C'est l'« Etendard » IVP de reconnaissance photographique qui, parallèlement aux radars dont la portée est limitée en mer, constitue les véritables yeux de la flotte. Son autonomie est supérieure à 2 000 km, ce qui signifie que les yeux de la flotte portent jusqu'à mille kilomètres...

Tel se présente l'« Etendard » IV M qui est une arme redoutable dont les marins sauront tirer le meilleur parti.

J. GAMBU.



CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Envergure : 9,80 m. Longueur : 14,35 m. Flèche de l'aile : 45°. Hauteur : 4 m. Poids total au catapultage : 5 800 kg. Poids à l'appontage : 6 500 kg.

Vitesse maximale à 11 000 m : Mach 1,10. Vitesse maximale au niveau de la mer : 1 200 km/h. Plafond pratique : 15 000 m. Autonomie maximale en convoyage ; sans armes : 3 000 km. Les autres performances sont tenues secrètes.



DANGER

DANS LE

Ciel

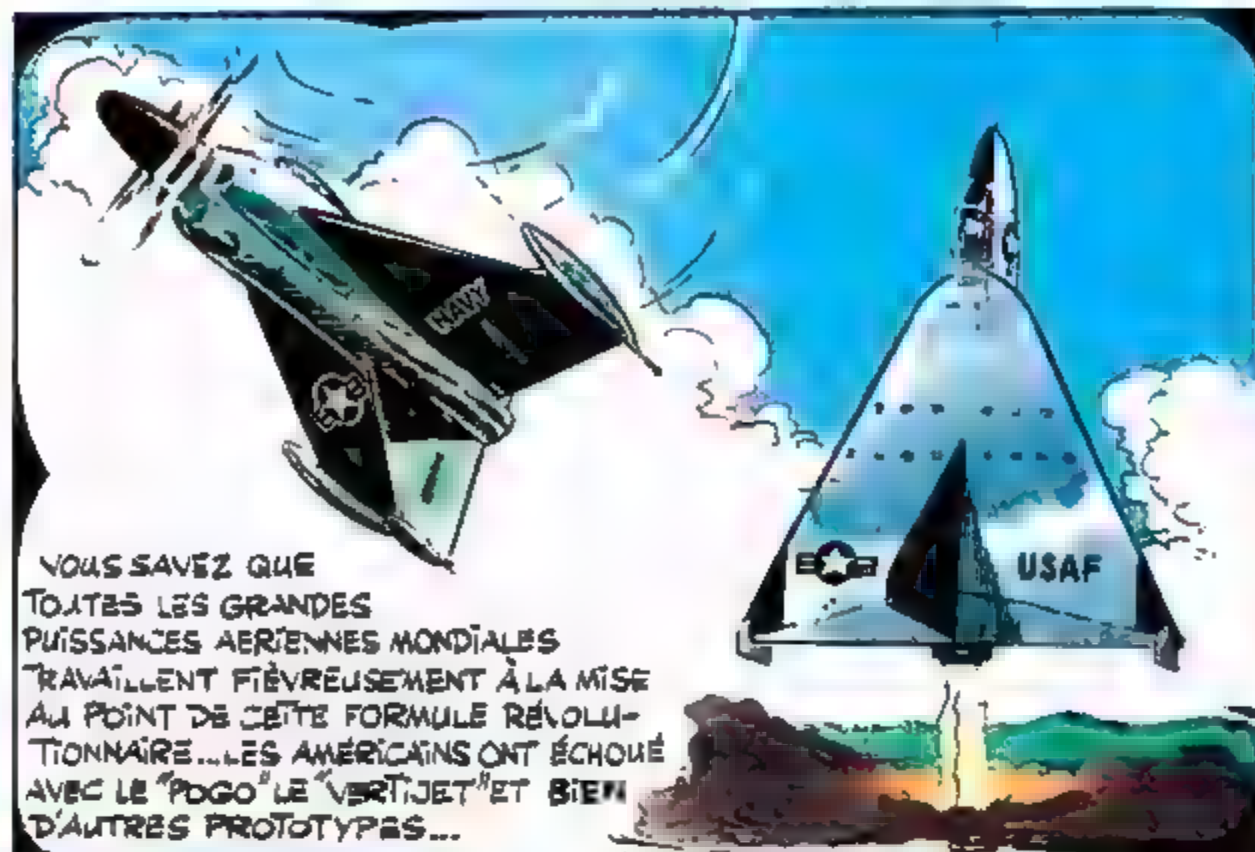
RESUME. — A la 10^e escadre de Creil, Tanguy et Laverdure poursuivent leur entraînement. Leur escadre est chargée de patrouiller au-dessus de la base de Melun-Villaroche, zone interdite de vol.

UN PEU PLUS TARD, UN "BRIEFING" GÉNÉRAL RÉUNIT TOUTE L'ESCADRE...



...J'AI OBTENU QUELQUES PRÉCISIONS SUR LA MISSION QUI NOUS EST CONFÉE... DES ESSAIS D'UNE IMPORTANCE VITALE SE DÉROULERONT À PARTIR DE DEMAIN À LA BASE EXPÉRIMENTALE DE MELUN-VILLAROCHE ; CEUX D'UN PROTOTYPE ULTRASECRET À DÉCOLLAGE VERTICAL SUSCEPTIBLE DE BOULEVERSER TOTALEMENT NOS CONCEPTIONS DE L'AVIATION !

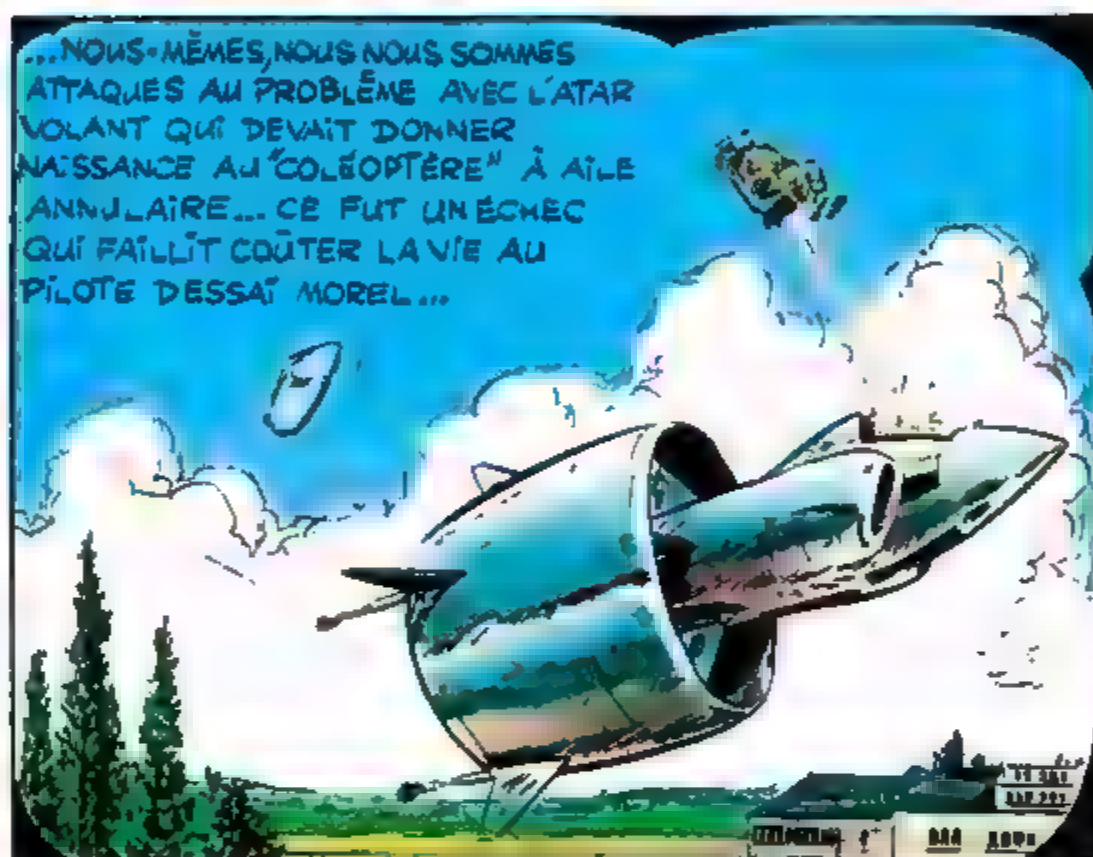
?!!



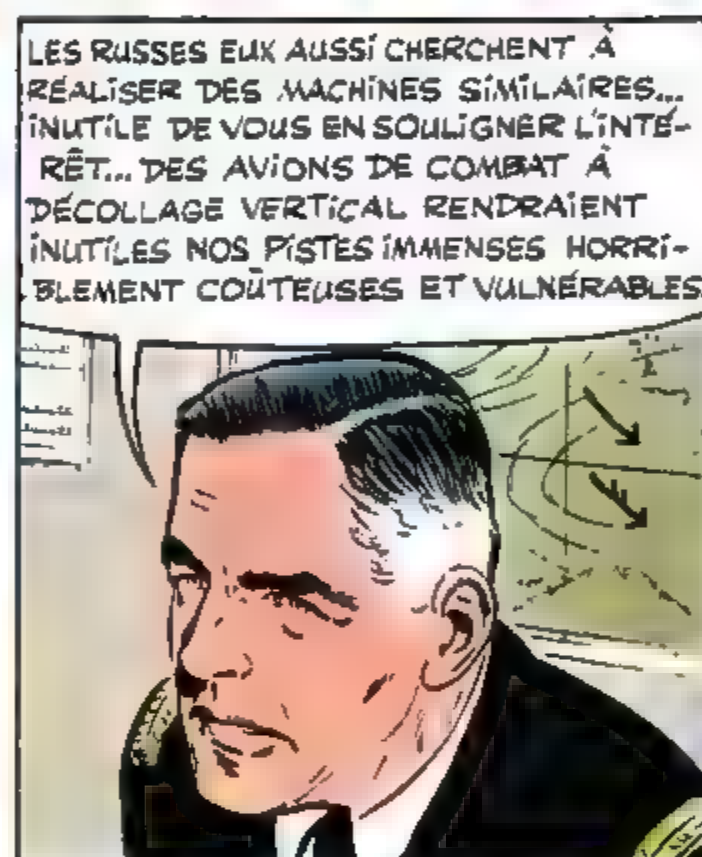
VOUS SAVEZ QUE TOUTES LES GRANDES PUISSANCES AÉRIENNES MONDIALES TRAVAILLENT FIÈVREUSEMENT À LA MISE AU POINT DE CETTE FORMULE RÉVOLUTIONNAIRE... LES AMÉRICAINS ONT ÉCHOUÉ AVEC LE "POGO" LE "VERTIJET" ET BIEN D'AUTRES PROTOTYPES...



...LES ANGLAIS EXPÉRIMENTENT ACTUELLEMENT LE SHORT SC-1. MAIS CELUI-CI EXIGE QUATRE RÉACTEURS VERTICAUX POUR LE DÉCOLLAGE CONTRE UN SEUL POUR LA PROPULSION... FORMULE DIFFICILEMENT APPLICABLE À UN AVION DE COMBAT...



...NOUS-MÊMES, NOUS NOUS SOMMES ATTAQUÉS AU PROBLÈME AVEC L'ATAR VOLANT QUI DEVAIT DONNER NAISSANCE AU "COLEOPTÈRE" À AILE ANNULAIRE... CE FUT UN ÉCHEC QUI FAILLIT CÔTER LA VIE AU PILOTE DESSAT MOREL...



LES RUSSES EUX AUSSI CHERCHENT À RÉALISER DES MACHINES SIMILAIRES... INUTILE DE VOUS EN SOULIGNER L'INTÉRÊT... DES AVIONS DE COMBAT À DÉCOLLAGE VERTICAL RENDRAIENT INUTILES NOS PISTES IMMENSES HORRIBLEMENT CÔTEUSES ET VULNÉRABLES.



EN CAS DE GUERRE, NOS AVIONS POURRAIENT OPÉRER À PARTIR DE PLATES-FORMES DE QUELQUES MÈTRES CARRÉS, DISSÉMINÉES À L'INFINI, FACILEMENT CAMOUFLÉES, DONC PRATIQUEMENT INVULNÉRABLES AUX ATTAQUES ENNEMIES !



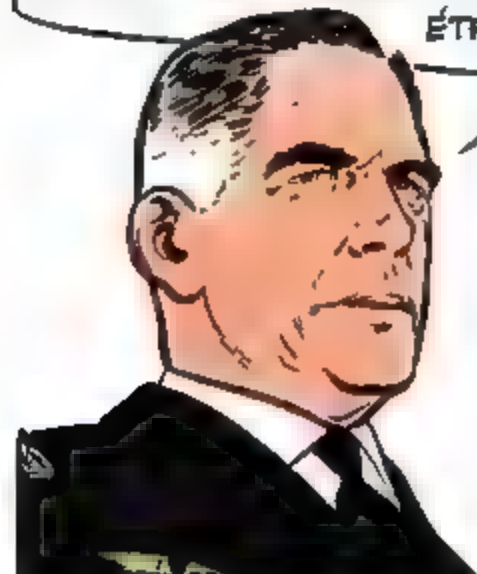
JUSQU'ICI AUCUNE AVIATION AU MONDE N'AVAIT RÉSOLU LE PROBLÈME DU DÉCOLLAGE VERTICAL DE FAÇON SATISFAISANTE... IL SEMBLE QUE NOS INGÉNIEURS AIENT AUJOURD'HUI RÉUSSI...

FORMIDABLE !!!

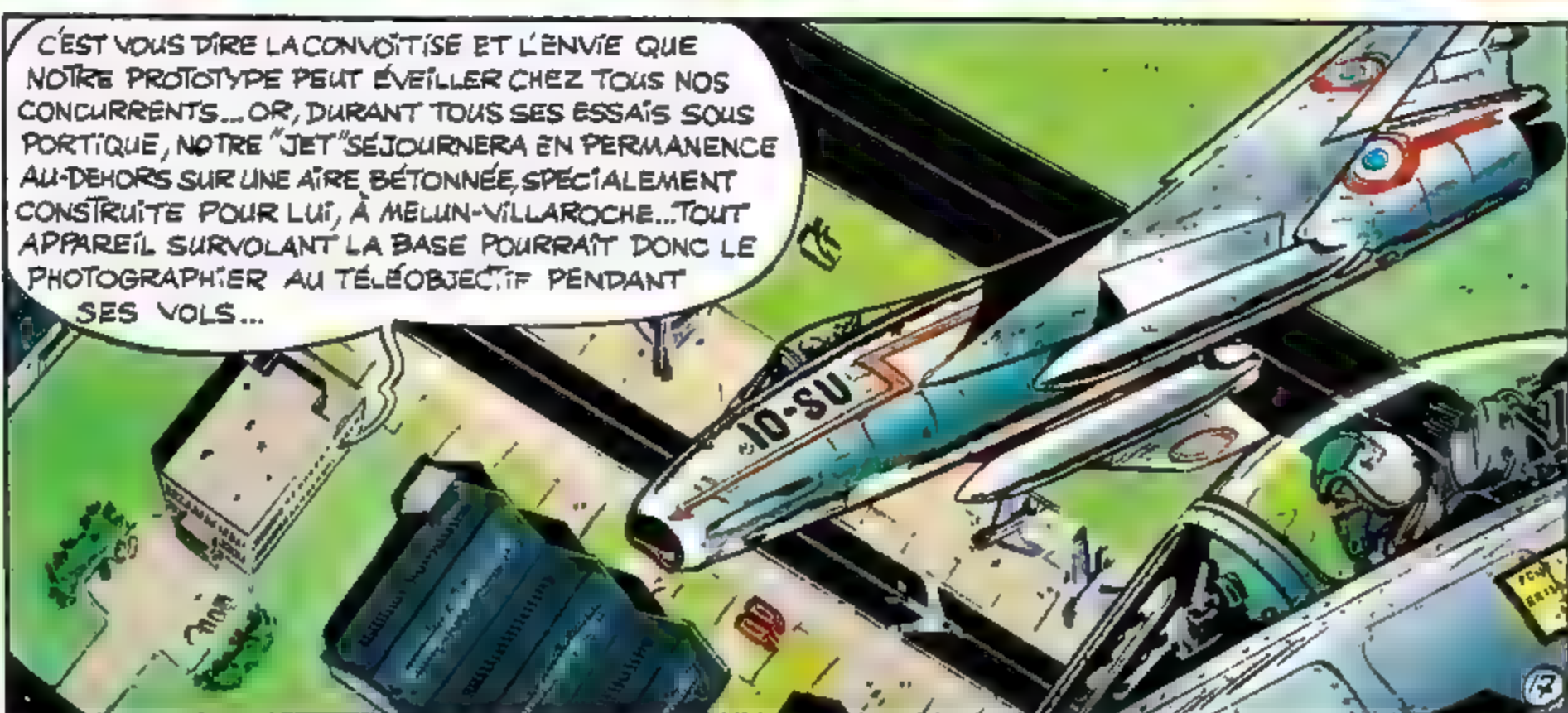


L'APPAREIL QU'ILS VIENNENT DE METTRE AU POINT GARDE TOUTES LES PERFORMANCES ET CARACTÉRISTIQUES D'UN EXCELLENT CHASSEUR DE LA CLASSE MACH 2, TOUT EN DÉCOLLANT ET EN SE POSANT AUSSI FACILEMENT QU'UN HÉLICOPTÈRE !

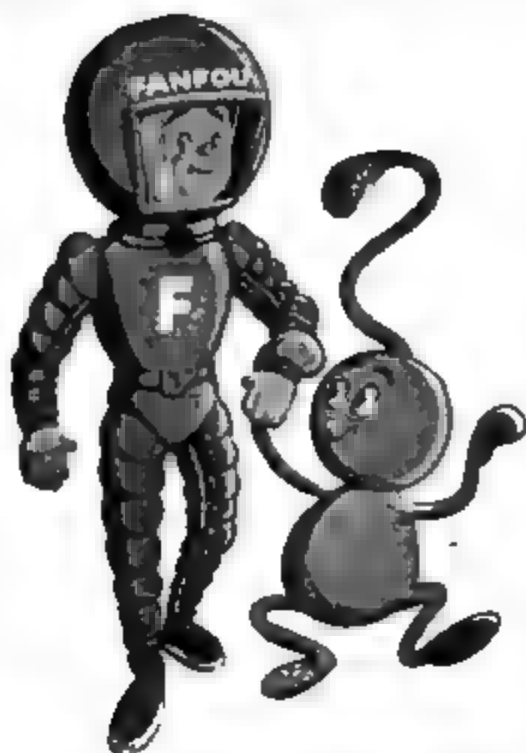
LE PROCÉDÉ IMAGINÉ PAR NOS INGÉNIEURS EST ABSOLUMENT RÉVOLUTIONNAIRE... SI LES ESSAIS S'AVÈRENT AUSSI SENSATIONNELS QU'ILS L'ESPÈRENT, LA FRANCE PRENDRA 10 ANS D'AVANCE ET UNE SUPÉRIORITÉ ÉCRASANTE SUR TOUTES LES AVIATIONS ÉTRANGÈRES !



C'EST VOUS DIRE LA CONVOITISE ET L'ENVIE QUE NOTRE PROTOTYPE PEUT ÉVEILLER CHEZ TOUTS NOS CONCURRENTS... OR, DURANT TOUTS SES ESSAIS SOUS PORTIQUE, NOTRE "JET" SÉJOURNERA EN PERMANENCE AU-DEHORS SUR UNE AÎRE BÉTONNÉE, SPÉCIALEMENT CONSTRUITE POUR LUI, À MELUN-VILLAROCHE... TOUT APPAREIL SURVOLANT LA BASE POURRAIT DONC LE PHOTOGRAPHER AU TÉLÉOBJECTIF PENDANT SES VOLS...



(A suivre.)



Vous me connaissez, n'est-ce pas ? Je suis FANFOU, oui, votre ami FANFOU, flanqué de son inséparable et... lunaire TOTO ! Si vous désirez me fréquenter de plus près, n'oubliez pas que je suis vendu. Mais en attendant d'être sur la cheminée de votre chambre, je reste un moment sur les pages de votre journal préféré afin de vous présenter cette :

30^e EPREUVE DU « BREVET DE PILOTE »
PATRONNÉE PAR
LES CREMES DE GRUYERE ENTREMONT

Attention ! Cette épreuve est ouverte uniquement aux détenteurs du Carnet de Bord.

PREMIERE QUESTION :

Age de Gagarine au moment de son exploit :
27 ans — 22 ans — 30 ans — 38 ans

DEUXIEME QUESTION :

Nom de l'engin qui le transportait :
« Sibérie » — « Orient » — « Sébastopol » ou
« Pierre-le-Grand »

TROISIEME QUESTION :

Poids de cet engin :
1 200 kilos — 3 tonnes — 700 kilos — 4 725 kilos

QUATRIEME QUESTION :

Durée du vol de Gagarine :
53 minutes — 1 heure 10 — 1 heure 48 — 2 heures 38

CINQUIEME QUESTION :

Altitude maximum de l'engin :
190 km — 302 km — 75 km — 4 200 km

SIXIEME QUESTION :

Chaleur à l'extérieur de l'engin lors de l'entrée de celui-ci dans les hautes couches de l'atmosphère :
7 000° — 200° — 1 700° — 3 800°

Vous n'oublierez pas d'inscrire sur votre bulletin-réponse, votre nom, votre adresse et le numéro de votre carnet de bord ; de même, vous n'omettrez pas de joindre à votre envoi, une enveloppe timbrée à 0,25 NF, portant également vos nom et adresse. Vous avez jusqu'au lundi 24 juillet à minuit (le coché de la poste faisant foi) pour répondre à la

30^e épreuve du Brevet de Pilote
Journal PILOTE
31, rue du Louvre — Paris-2^e

Et voici les réponses à la 28^e épreuve du Brevet de Pilote parue dans notre numéro 88 et consacrée au Tour de France :

1. C'est Darrigade qui a remporté le plus de victoires d'étapes dans le Tour de France sous le maillot de l'équipe de France (13 victoires) depuis la reprise en 1947, le Tour 61 étant exclu.

2. Coureurs ayant réalisé depuis la guerre le fameux « doublé ». Giro-Tour de France. Ils sont au nombre de 6 :

Gino Bartali : Tour 48 — Giro 46 ;
Fausto Coppi : Tours 49 et 52 — Giro 47, 49, 52, 53 ;
Hugo Koblet : Tour 51 — Giro 50 ;
Charly Gaul : Tour 58 — Giro 56 et 59 ;
Gastone Nencini : Tour 60 — Giro 57 ;
Jacques Anquetil : Tour 57 — Giro 60.

Nous vous rappelons qu'il suffisait de nous donner 3 noms.

3. Les 3 grands absents du Tour 61 sont :

Le Belge Rik Van Looy, meilleur routier mondial ;
L'Italien Arnaldo Pambianco, vainqueur du Giro devant Anquetil ;
L'Espagnol Bahamontes, vainqueur du Tour 59.

4. Le fantastique coureur français amateur favori du Tour de l'Avenir était Jean Jorsten, était oui, puisque depuis la parution de cette 28^e épreuve, Jorsten a décidé de ne pas participer au Tour de l'Avenir.

Ceux d'entre vous ayant parfaitement répondu à cette épreuve recevront une vignette valeur 5 points à coller sur leur carnet de bord ; les vaincus mais non moins participants, se verront attribuer une vignette-consolation valeur 2 points.

BREVET DE PILOTE — 27^e EPREUVE — N° 72

1^o Biplanes.
2^o FIAT : Fabrica italiana automobili Torino. — FORD : nom du célèbre constructeur.
3^o VESPA : Société Industrielle de Mécanique et de Construction Automobile.
4^o FERRARI.
5^o La pétricuseur.



LE PARADIS DES ANIMAUX S'OUVRE POUR "PILOTE"

TOUT a failli commencer par un drame : le numéro 1 des lauréats de notre « Concours Jean Richard » ne pouvait pas venir, ce fameux jendi, chercher lui-même la chèvre naine du Sénégal qu'il avait gagnée ! Pourquoi ? Parce qu'il passait, ce matin-là, les épreuves orales du B.E.P.C., à Blanc-Mesnil (en Seine-et-Oise) où il habite. Heureusement, tout s'est arrangé en fin de compte : il a pu passer son examen dans la matinée (brillamment, car il est toujours premier de sa classe) et venir, à toute allure, rejoindre ses neuf camarades « pilotes » déjà réunis autour de la table de ce mémorable déjeuner d'Ermenonville, dont chacun rêvait depuis plusieurs semaines.

Pour ceux qui n'auraient pas suivi toute l'histoire, rappelons que, pendant dix semaines consécutives, « Pilote » a publié dix questions posées par Jean Richard sur les animaux qu'il connaît bien. Les dix concurrents qui avaient envoyé les meilleures réponses devaient être invités par Jean

Richard à passer une journée en son zoo d'Ermenonville en compagnie d'une autre vedette et le meilleur de tous devait recevoir, en cadeau, l'un des pensionnaires du zoo.

LE PROGRAMME DE LA JOURNÉE POUR LES HEUREUX GAGNANTS

Le programme de la journée était chargé, pour les dix heureux lauréats : il leur fallait d'abord découvrir le merveilleux domaine au cœur d'une forêt de l'Oise entre le mausolée de Jean-Jacques Rousseau, les ruines de l'Abbaye de Chailly, et la célèbre « mer de sable » : un vieux moulin au bord d'un ruisseau et un très ancien prieuré, le tout remis complètement à neuf, avec grand soin, par le maître de céans qui l'a garni d'armures et de meubles moyenâgeux, avec une magnifique peau d'ours blanc devant le feu de bois qui claque dans la grande cheminée.

Mais voilà le fameux zoo, si joli, si propre qu'on dirait un jouet géant pour

● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES...

● **SAUVES !** Bonne nouvelle pour les amis des animaux : la fourrière de Paris est supprimée. Il s'agit, vous le savez, sans doute, de ce service municipal chargé de ramasser tous les chiens et chats errants sur la voie publique, de les mettre en cage, et, au bout d'un certain délai, de les tuer par piqûre si personne n'est venu les réclamer.

Désormais, tous les animaux recueillis dans les commissariats iront directement à la Société Protectrice des Animaux qui veut bien s'en charger. Sans qu'il ne soit plus question de la fatale piqûre.

● **100 KM A LA NAGE.** Déjà célèbre depuis sa descente du fleuve Saint-Laurent, du Rhin et sa traversée de l'île d'Ouessant à Brest, l'homme-grenouille Louis Lourié va s'attaquer à une autre performance au cours des fêtes de Cornouailles, entre le 20 et le 23 juillet. Il va tenter de relier l'île de Sein à Quimper, soit, en comptant la remontée de la rivière Odet, une centaine de kilomètres à la nage. Qui dit mieux ?

● **TIMBRES A VOLONTE.** A Paris, depuis le 1^{er} juillet, est ouvert au bureau de poste du 5, avenue de Saxe, un « guichet philatélique » où des employés spécialistes présentent aux philatélistes qui veulent s'en procurer, non seulement les timbres mis en vente dans tous les bureaux de postes, mais ceux des Services du Conseil de l'Europe, de l'U.N.E.S.C.O. et des principautés d'Andorre et de Monaco.

● **A L'EAU ! A L'EAU !** Les Parisiens assoiffés par la canicule pourront se désaltérer facilement puisque les fontaines de la capitale vont, désormais, débiter de l'eau potable. Pas tellement pour étancher la soif des passants, mais surtout, dit-on, parce que l'eau non potable, non épurée, engraissait les tuyaux !

● **TU PARLES TROP !** Stupéfait, cet élève de l'école communale d'Ivry-la-Bataille, dans l'Eure, lorsque, au cours de la distribution solennelle des prix, l'institutrice,

● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES... ● OHE ! PILOTES...

7



FRAZER l'Africain

MARTIN FRAZER EST À LA RECHERCHE D'UN SAFARI PERDU, PRÈS DE LA RIVIÈRE KASU. IL SAUVE LA VIE À UN GUERRIER MASSAI QUI ENSUITE DISPARAIT MYSTÉRIEUSEMENT...

ILS TRAVERSONS LA RIVIÈRE, BWANA?

OUI, MAIS VOICI UN VILLAGE QUI SEMBLE ABANDONNÉ!

ILS PÉNÈTRENT AU MILIEU DES CASES...

ÉTRANGE! ILS SE SONT TOUS ENFUIRÉS DANS LA BROUSSE. PAR QUOI ONT-ILS PU ÊTRE EFFRAYÉS?

NOUS NE POUVONS RIEN FAIRE POUR EUX. UTILISONS UNE DE LEURS BARQUES!

JE NE CONNAIS PAS CETTE RÉGION. OUVRE L'OEIL, M'KUKI!

COMPTÉZ SUR MOI!

Soudain...

ATTENTION M'KUKI! NOUS NE SOMMES GUÈRE POPULAIRES PAR ICI! QU'EST-CE QUI LES DRESSE CONTRE NOUS?

FILONS AU PLUS VITE. DESCENDONS LA RIVIÈRE.

LAISSONS-LUI LE TEMPS DE SE DÉSALTÉRER. IL S'EN IRA ENSUITE!

FRANK BELLAMY

PLUS TARD, AU FIL DE L'EAU.

DÉCIDÉMENT NOUS N'AVONS AUCUN AMI DANS CETTE RÉGION!

STOPPONS UN INSTANT, VOICI UNE PLAGE NATURELLE, NOUS ALLONS LA VISITER!

DEUX EMBARCATIONS ABANDONNÉES SUR LA RIVE OPPOSÉE. VOILÀ QUI EST SÛREMENT INTÉRESSANT. VISITONS-LES. NOUS ALLONS PEUT-ÊTRE FAIRE DES DÉCOUVERTES!

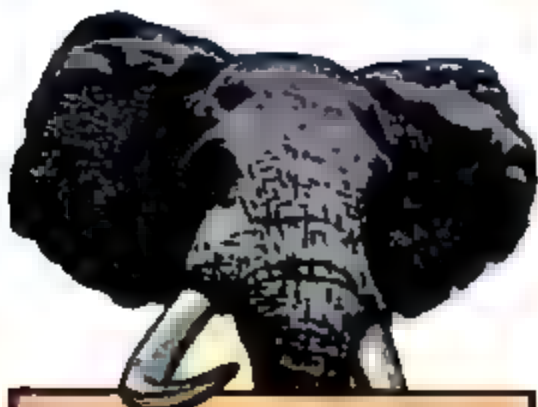
SWANA! UN TUBE DE QUININE!

FRANK BELLAMY

LE SAFARI PERDU

TEXTE DE
GEORGE BEARDMORE

DESSIN DE
FRANK BELLAMY



FRAZER L'AFRICAIN
DEMEURE UN MO-
MENT SONGEUR.
CETTE DECOUVERTE
LUI LAISSE A PENSER
QU'IL EST SUR LES
TRACES DU SAFARI.



CES TUBES DE GUININE SONT LA PREUVE QUE J'ED
BREWSTER A UTILISÉ CE CANOT, MAIS QUI S'EST
SERVI DE L'AUTRE ?

LE VASSA
BWANA.



ILS POURSUIVENT LEUR ROUTE
EN LONGEANT LA RIVIÈRE...

IL EST EXACTEMENT À UNE
DEMI-JOURNÉE DE MARCHÉ
DE NOUS ET LE SAFARI, À AU
MOINS 4 JOURS DE LU !



BWANA.



POURQUOI AVEZ-
VOUS PEUR, HOMMES
DE LA TRIBU UKONOS ?
POURQUOI BRANDIS-
SEZ-VOUS VOS LAN-
CES ALORS QUE NOS
INTENTIONS SONT
PACIFIQUES

NOTRE CHEF
VEUT TE
VOIR !



NOUS AURONS PEUT-ÊTRE
LA CHANCE D'APPRENDRE
PAR LUI LE QU'EST DEVENU
LE SAFARI ?



FRAZER ENGAGE UN PALABRE AVEC LE CHEF...

UN GROUPE D'HOMMES BLANCS EST
VENU DE L'EST ! UN AUTRE DE L'OUEST !
PUIS UN GUERRIER ARMÉ,
PUIS VOUS, BWANA !

3 BWANA FRAZER !
NOUS AVONS QUITTÉ NO-
TRE VILLAGE, PARCE QUE
NOUS AVONS PEUR !



QUELLE HISTOIRE QUE
TOUT CELA ! JE CHERCHE UN
SEUL GROUPE DE BLANCS L'AMÉ-
RICAIN ET BWANA EVANS QUE
TU CONNAIS ! DIS-MOI OÙ ILS
SE TROUVENT ?...

FRANK
BELLAMY



O BWANA FRAZER, NOUS AVONS
EMMÈNE NOS ENFANTS DANS LA
FORÊT ET NOUS N'AVONS RIEN VU,
RIEN ENTENDU, RIEN APPRIS.
JE SUIS UN SAGE !



FRAZER REPREND À
NOUVEAU LA PISTE...



PLUS TARD...

STOP ! NE BOUGEZ
PAS ! CET ÉLÉPHANT
EST EN COLÈRE.
POURQUOI ?

6) (à suivre.)



HENRY ANGLADE, champion de France 1959-1960, sélectionné pour le Tour de France 1961. Souriant et méthodique, il sait se défendre pour préparer ses victoires...

"Mon chewing-gum? Chiclets en dragées: relaxe et fraîcheur longue durée"

"Comment je me relaxe entre deux "échappées"? 2 dragées Chiclets. C'est naturel. C'est frais. Et c'est une fraîcheur qui dure très longtemps dans la bouche."
Double plaisir avec Chiclets en dragées. D'abord, vous croquez un bonbon délicieux. Et puis vous gardez dans la bouche une gomme tendre, qui a conservé dans sa coque de sucre tout son moelleux et la fraîcheur de son arôme.
3 parfums: Peppermint, Spearmint, Tutti-Frutti.



CHICLETS EN DRAGÉES
LE CHEWING-GUM AMÉRICAIN LONGUE DURÉE



DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL SUR LE TOUR DE FRANCE

J'AI VU ANQUETIL REMETTRE A ROGER I

Rien n'est plus émouvant que la rencontre de deux champions. Je me trouvais dans l'hôtel de l'équipe de France, à Grenoble, quand Roger Rivière pénétra dans la chambre de Jacques Anquetil. Le recordman de l'heure avait tenu à saluer ses anciens compagnons de route après la dure étape alpine. Il n'est pas trop tard pour revenir sur cette rencontre entre les deux plus grands coureurs français de ces dernières années (étant entendu que Bobet, le grand Louison Bobet, appartient à la génération précédente). Ce fut un moment émouvant. Bien sûr, ce n'était pas la première fois que Anquetil et ses camarades tricolores revoyaient Rivière, mais cette fois l'ambiance était différente, on était en plein Tour de France, ce Tour de France qui fut si dramatique. L'an dernier, pour le Stéphanois. Nous étions à un peu plus de deux cents kilomètres de ce col du Perjuret où Rivière faillit laisser la vie...

"LE VÉLO : TERMINÉ POUR MOI..."

Il y eut un moment de silence, un moment de gêne. Anquetil et ses équipiers qui, pourtant, avaient bien souffert durant la journée, ne savaient que dire et ce fut Rivière qui mit tout le monde à l'aise en résumant en quelques phrases son propre cas :

"Oui, je vais bien, la santé est bonne, vous voyez j'ai pris dix kilos, je suis gras comme un bon moine. Le vélo?... pas question pour l'instant, je crois bien que c'est définitivement terminé. Maintenant, parlons de vous."

Pudeur d'un champion qui ne voulait pas importuner ses anciens compagnons de route avec ses malheurs.

"C'est fort ce que tu as fait aujourd'hui, Jacques, reprit Rivière en s'adressant à Anquetil, tu n'as pas concédé grand-chose à Gaul et il ne reste maintenant à Charly qu'une occasion : celle des Pyré-



nees, mais comme tu le retrouveras contre la montre entre Bergerac et Périgueux, vous êtes donc à égalité. Tu dois gagner ton deuxième Tour de France, mais surtout, Jacques, ne prends pas de risques inutiles."

Dans le regard de Rivière passa comme une ombre, « pas de risques inutiles », le recordman du monde de l'heure se souvenait de 1960... s'il avait pris moins de risques !

Et sur la pointe des pieds Rivière quitta Anquetil et les rescapés de l'équipe de France ; il emportait la gerbe que venait de recevoir le Normand...

...Son dernier bouquet du Tour de France !

LE TOUR DE FRANCE VA-T-IL TROP VITE ?

Cette rencontre Anquetil-Rivière nous rappelle une fois de plus

A. BOURRILLON



LES RADIOTAGES ★

● « J'ai cru devenir fou », m'a dit Claude Sauvage, le courageux coureur solitaire ● L'extraordinaire menu du redoutable grimpeur Battistini ● Le geste chevaleresque de Charly Gaul envers son adversaire ●

CLAUDE SAUVAGE de l'équipe de Paris-Nord-Est a subi un des drames les plus spectaculaires du Tour.

Ce grand garçon athlétique a accompli l'exploit de se faire élimer après une chevauchée solitaire de 173 km.

Il arriva à Belfort avec une heure de retard sur le vainqueur, le Belge Plankert, devant des banquettes vides, mais il terminait.

Certes il pleurait, notre ami Sauvage. Son cœur était vide, le stade aussi, et pourtant les journalistes ne s'y sont pas trompés : Claude Sauvage avait réalisé un des plus beaux moments du Tour 1961.

Il n'avait pas voulu abandonner devant son père qui l'attendait à l'arrivée !

"J'ai cru devenir fou ! m'a-t-il déclaré. Dans la plaine j'ai eu peur. Je ne voyais

rien ni personne, on se moquait de moi, c'était atroce."

Savez-vous pourquoi Sauvage a été ainsi laissé seul ? Tout simplement parce qu'à 7 km du départ (il en restait 173) il heurta une borne lumineuse et cassa son vélo. Il fallut plusieurs minutes pour réparer et repartir.

Mais à ce moment le peloton roulait à toute allure. Seul, il ne pouvait rien contre 160 coureurs déchainés à plus de 40 de moyenne.

Les cols étaient déjà franchis par les géants de la route que, lui, était encore en bas.

Une roue cassée et voilà un drame du Tour qui s'accomplit.

Au train où vont les choses on est en droit de s'étonner de rien, mais dans le

ÈRE LE BOUQUET DU "MAILLOT JAUNE"



le difficile métier qu'est celui du coureur cycliste. La bataille du Tour de France 1961 en est la démonstration. Une mauvaise chute, une crevalson, un virage raté et toute une saison, parfois toute une carrière est compromise. Mon ami Privat, que nous avons laissé le genou ouvert sur les routes menant à Roubaix, méritait mieux que cela. Privat l'Ardechois va fêter en fin d'année son trente et unième anniversaire, l'âge de la retraite approche, sa saison 1961 n'avait pas été très brillante, le Tour de France était pour lui l'occasion de faire rentrer de l'argent dans sa caisse, après le Tour de France il était candidat à Paris-Brest-Paris, puis au championnat du monde. La chute sur les routes de Picardie a démolit tout cet édifice. Et il n'y a pas que Privat, François Mahé, Geldermans et bien d'autres encore, des moins glorieux, des anonymes.

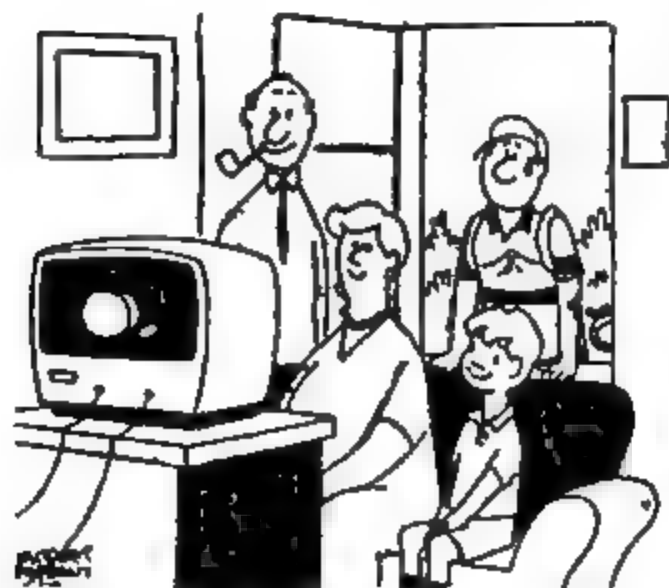
LE SPORT CYCLISTE DÉVORE SES HOMMES

Le sport cycliste dévore ses hommes, on ne dévalle pas sans danger un col à quatre-vingts de moyenne, n'est-ce pas, Gaul ? Et il y a trop de monde sur la route : trop de coureurs — ils étaient 132 coureurs au départ du Tour — trop de voitures, trop de motos. Pourtant l'organisation s'ingénie à protéger les coureurs, contre les autres et contre eux-mêmes. Des consignes sévères sont données aux chauffeurs et pilotes de motos, il est interdit aux photographes d'opérer en voiture par exemple et quant aux coureurs qui jettent en pleine route des récipients de verre, ils sont pénalisés.

Malgré cela, les chutes se multiplient, et jamais comme cette année les services sanitaires du Tour n'ont eu tant à faire. C'est la rançon de la vitesse, le Tour de France va-t-il trop vite ?

cas de Sauvage on est obligé de tirer son chapeau devant un jeune qui aura au moins eu le mérite de nous rappeler que le Tour n'est pas une plaisanterie gratuite !

LES coureurs italiens sont en quelque sorte dans ce Tour les toreros de la grande boucle. En effet la « Squadra » possède de terribles « banderilleros » avec Mammignani et Battistini (deux remarquables grimpeurs) qui n'ont cessé de planter des piques dans le dos de Jacques Anquetil dont le maillot jaune était couvert de transpiration. Ces deux jeunes italiens affichent une forme remarquable, ce sont en quelque



— Et voici l'arrivée en direct de la septième étape du Tour de France cycliste... Dessin de Jacques Faizant.

sorte les éléments les plus enthousiastes de cette équipe à qui il manque un Nencini pour discipliner ses ardeurs.

Battistini est un redoutable grimpeur mais possède aussi un extraordinaire appétit.

Exemple : en une journée il a ingurgité : — quatre litres de liquide (thé, eau minérale, etc.),

- 200 francs de gâteau de riz,
- un poulet et demi,
- 6 bananes,
- 100 francs de confiture,
- 200 francs de sucre, 3 citrons,
- 11 tartellettes.

LES deux « ennemis » du Tour, Anquetil et Gaul, se partagent à longueur de journée la vedette de la course.

Mais là où Jacques Anquetil n'a rien compris — pas plus que moi d'ailleurs — c'est le geste chevaleresque du champion luxembourgeois le jour où pour colmater les trous provoqués par les deux enfants terribles, Mammignani et Battistini (déjà), il aide Jacques Anquetil à « revenir » sur les coups de botoir des deux italiens.

Alors qu'il aurait pu profiter de l'occasion pour porter une estocade grave au maillot jaune, Charly Gaul aida son adversaire à redresser la situation gravement compromise.

Ce geste sportif a tellement surpris Anquetil que le soir même chacun pensait que Gaul était tellement sûr de lui, de sa victoire dans le Tour, qu'il jouait en ce moment au chat et à la souris.

Bon appétit, Charly !

les 850 derniers kilomètres du Tour 1961

Les rescapés du 48^e Tour de France cycliste viennent de dire adieu à la montagne et la caravane remonte sur Paris. Les quatre dernières étapes totalisent seulement 843,500 km, il est vrai que la 19^e, Bergerac-Périgueux, disputée contre la montre, ne compte que 74,500 km. Voici, dans le détail, ces quatre dernières étapes :

★

Joué 13 juillet : dix - huitième étape : Pau-Bordeaux (207 km) Départ de Pau, place de Verdun à 11 heures, on pénètre dans les Landes à Samadet, ensuite Saint-Sever, Mont-de-Marsan, le département de la Gironde, Bazas 114^e kilomètre où s'effectuera vers 14 h 45 le contrôle de ravitaillement, Langon, Portets, le Pont de la Maye et Bordeaux où l'arrivée sera jugée au stade vélodrome.

★

Vendredi 14 juillet : dix - neuvième étape : Bergerac - Périgueux, 74,500 km contre la

montre. Les coureurs rejoindront Bergerac individuellement en voiture, premier départ à 10 h 45, arrivée prévue du premier coureur vers 12 h 33 (moyenne 41 km/heure). Les coureurs partiront de trois minutes en trois minutes dans l'ordre inverse du classement général, c'est-à-dire que la « lanterne rouge » partira à 10 h 45 et que le porteur du maillot jaune partira le dernier vers 14 h 40. Les arrivées sont jugées sur le centre des allées de Tourmy.

★

Samedi 15 juillet : vingtième étape : Périgueux-Tours (309,500 km). Départ de Périgueux devant le Palais de Justice à 8 h 10, Excideuil, le département de la Haute-Vienne, Limoges où s'effectuera vers 10 h 54 le contrôle de ravitaillement, Bellac, le département de la Vienne, La Grande-Motte, le département de l'Indre, Blois, le département de l'Indre-et-Loire, Preuilly-sur-Claise et enfin Tours

où l'arrivée sera jugée (vers 16 h 30) au stade de Grammont

★

Dimanche 16 juillet : vingt et unième et dernière étape : Tours-Paris (252,500 km). Départ 9 h 50 devant la salle municipale des Sports, Amboise, le département du Loir-et-Cher, Blois, le Loiret, Orléans (contrôle de ravitaillement vers 12 h 50), la Seine-et-Oise, Angerville, Dourdan (second contrôle de ravitaillement vers 15 h), Lamoignon, Palaiseau, le Petit-Clamart, Sèvres, Boulogne-Billancourt et le Parc des Princes où l'en connaît le vainqueur de la dernière étape et le grand vainqueur du Tour

A titre documentaire, signalons que le Belge Van Geneugden triompha l'an dernier à Bordeaux, que Darrigade en 1957 remporta l'étape se terminant à Tours et que l'an dernier le vainqueur au Parc des Princes fut « Popov » Graczyk, quant à Périgueux, c'est la première fois que le Tour s'y arrête.

L'ENVERS DU TOUR



— Si j'ai gagné l'étape, c'est grâce à mon vélo « La Bécane », aux pneus « Sa-roul », à mon maillot en laine « Kifil », à l'eau qui fait « Flûte », au chocolat « Chose », au stylo à bille « Truc », au chewing-gum...
Dessin de Roi.

GEORGES RONSSSE ET MARCEL BIDOT, LES... DERNIERS DES « VIEILLES GLOIRES »

IL y a encore quelques années l'on retrouvait avec les directeurs techniques des équipes du Tour les plus grands champions du sport cycliste d'avant 1939. L'Italien Binda avait été deux fois champion du monde, le Luxembourgeois Nicolas Frantz avait remporté deux fois le Tour ainsi que le Belge Silvére Maes, tous ces hommes sont partis les uns après les autres et parmi les onze directeurs techniques du Tour 1961, peu nombreux furent ceux qui eurent de grandes carrières de coureurs cyclistes.

Le plus riche palmarès est incontestablement celui du directeur technique belge Georges Ronssse qui fut champion du monde sur route en 1928 et en 1929, Marcel Bidot fut, lui, champion de France en 1929, Adolphe Deledda (qui dirige l'équipe du Sud-Est) fut également champion de France en 1952...

LE BUDGET DU TOUR : 350 MILLIONS D'ANCIENS FRANCS

Le décor : 4.395 kilomètres de routes de France, de Belgique et

d'Italie. Les personnages : 132 coureurs (dont 48 Français), voici les deux plus grosses lignes du générique de cette superproduction qu'est le Tour de France cycliste. Nous ne pensons pas qu'un film à grand spectacle, même tourné à Hollywood, puisse coûter si cher pour si peu de temps de travail. En moins de quatre semaines, trois cent cinquante millions d'anciens francs seront dépensés par les producteurs-organisateurs de ce grand spectacle. L'interprétation n'est pas le chapitre le plus élevé de ce budget dépenses, les coureurs ne se répartissant que cinquante-cinq millions de prix et de primes, mais les grosses dépenses incombent au chapitre organisation. C'est qu'il faut soigner, héberger, nourrir, contrôler, protéger, surveiller ces 132 acteurs, cela représente plusieurs milliers de personnes (y compris les « non-organisateurs » : journalistes, caravaniers, etc.) plus de six cents véhicules : 90 voitures officielles pour la course, 300 voitures de presse, 200 véhicules publicitaires, une centaine de motos (presse, organisation, police) quatre camions-remorque avec leur tracteur.

Savez-vous que ces camions transportent : soixante vélos, 400 roues et plusieurs centaines de boyaux de rechange, qu'il y a plus de deux mille maillots de rechange, 2 500 casquettes, 200 imperméables, 500 paires de lunettes, 1.200 bidons, 6.000 musettes, 40 tables de massage, 80 draps pour le massage, mille dossards, etc.

Savez-vous ce que consomment les coureurs (ravitaillement officiel en course) ? : 25.000 petits pains, 22.000 tartellettes, plus d'une tonne de sucre, 250 kilos de riz, 100 kilos de jambon, cent mille pruneaux, 15.000 fruits, 15.000 litres d'eau minérale, mille poulets, etc.

Le Tour de France est une véritable petite ville ambulante (une ville de trois mille personnes) qui se déplace avec tout son matériel, sa banque, son salon de coiffure, son service de santé, ses liaisons.

L'organisation du Tour est déjà un exploit, il nous est agréable de le rappeler.

Nicolas

LE TAS DE SABLE



QUAND nous sommes descendus pour la récré, nous avons vu dans un coin de la cour de l'école, un gros tas de sable.

« C'est quoi, ce tas de sable, hein, dites, m'sieu, hein ? » a demandé Geoffroy au Bouillon, qui est notre surveillant, mais ce n'est pas son vrai nom et un jour je vous raconterai pourquoi on l'appelle comme ça. « Ce sont des ouvriers qui viennent d'amener ce tas de sable, a répondu le Bouillon. C'est pour les travaux qu'ils vont commencer dans la buanderie. » « On peut y aller jouer, sur le tas de sable, m'sieu ? On peut ? » a demandé Rufus. Le Bouillon a réfléchi, il s'est gratté le nez, et il a dit : « Bon, mais

très fort et il aime bien donner des coups de poing sur le nez des copains, et moi je suis un bon copain de Eudes. Mais en reculant, j'ai cogné sur Alceste, et quand on cogne sur Alceste, il y a toujours quelque chose à manger qui tombe, et là, ça n'a pas raté : sa tartine est tombée sur le sable du côté du beurre. « C'est gagné, a crié Alceste, bravo ! » et il m'a poussé, parce qu'avec les tartines d'Alceste, il ne faut pas rigoler, surtout les beurrees. « Dites les gars, a dit Geoffroy, si on commence à se disputer et à faire les guignols, le Bouillon va nous empêcher de jouer sur le tas de sable. Et puis après tout, le tas de sable est assez grand pour tout le monde ! » Il avait raison, Geoffroy, alors Alceste est parti sur un coin du tas de sable, où il s'est mis à boudier et à essuyer avec sa manche le beurre de sa tartine.

Maixent et Geoffroy ont commencé à faire un trou, en creusant vite, vite, avec leurs mains, pendant que Joachim et Rufus se sont mis à leur château. « On va faire un mur tout autour, avec une tour à chaque coin, et

ton plat de purée ! » il a dit, et Geoffroy s'est mis à rire, alors, Joachim, il a été très fâché et il s'est mis à pousser du sable dans le trou qu'avaient creusé Maixent et Geoffroy, et Agnan s'est mis à crier : « Arrêtez ! arrêtez ! Mes lunettes sont tombées dans le trou ! » Mais personne ne faisait attention à lui. Geoffroy a commencé à donner des claques à Joachim qui lui donnait des coups de pied, pendant que Maixent se remettait à creuser le trou, aidé par Agnan qui voulait retrouver ses lunettes, et que Rufus remuait beaucoup de sable en disant : « Je vais faire un chouette château, tout plein de tours partout, vous allez voir ! » « Sors ton château de là, a dit Eudes, tu vois pas qu'il est sur ma route ? » « Je m'en fiche de ta route » a dit Rufus, alors Eudes a pris plein de sable dans ses mains, et il a tout jeté à la figure de Rufus. « Nicolas ! a crié Clotaire, avec tes pâtes, tu viens de faire écrouler mon tunnel. Tu veux une baffa ? » Et moi j'ai donné un grand coup sur la tête de Clotaire avec ma chaussure droite, mais il n'y avait pas mon pied dedans, bien sûr. Et puis les grands sont venus. C'est toujours la même chose : chaque fois qu'on s'amuse bien tranquillement entre nous, les grands viennent pour nous embêter.

« Eh, les mômes, a dit un des grands, qu'est-ce que vous faites là ? » « Mais c'est un tas de sable ! » a dit un autre grand. « Sensass, a dit un gros, on va rigoler, si on prenait du sable pour l'emporter en classe et faire une blague à Bibi ? » Bibi, c'est M. de Prefeury, leur professeur de géographie. « Ouais, a dit un autre, ça c'est une bonne idée. Bob ! Allez, les mômes, tirez-vous de là. » « Pas du tout, a dit Eudes, on était là avant vous. Le tas de sable, il est à nous, c'est le Bouillon qui nous l'a donné. Si vous voulez un tas de sable, allez vous en chercher un autre. » « Tu veux une fessée, microbe ? » a demandé le grand, et Eudes lui a donné un grand coup de pied dans la jambe, et le grand a pris sa jambe avec ses deux mains et il s'est mis à sauter en pleurant. « Pas sur mon château, pas sur mon château ! » a crié Joachim qui

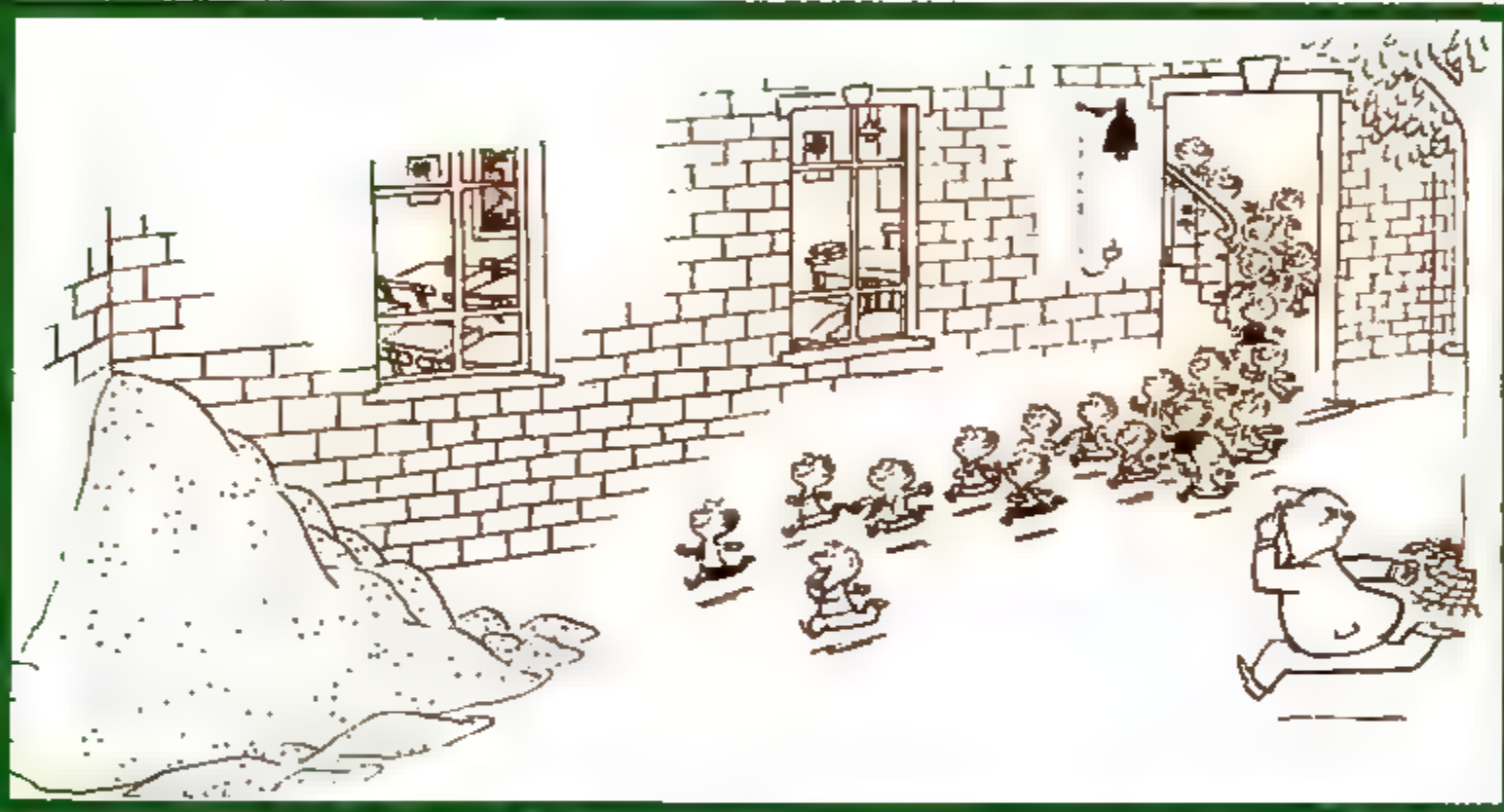


s'était remis au travail, et c'est vrai que ça ressemblait à un plat de purée. Moi, je crois qu'il n'aurait pas pu avoir le prix à la plage. Même s'il avait voulu. « Allez, les gars, on les vire ! » a crié un des grands. Et là, ça a été terrible, parce que tout le monde a commencé à se battre en se jetant du sable à la figure. « Ne me touchez pas, ne me touchez pas ! » criait Agnan. Je cherche mes lunettes et je m'en vais. » Mais je crois que le plus furieux de tous, c'était Alceste, parce que la tartine qu'il avait terminée de nettoyer, était retombée sur le sable, toujours du côté du beurre. Je ne l'ai jamais vu comme ça, Alceste, il était tout rouge et il mordait la jambe d'un grand qui était en train de gifler Clotaire, qui lui envoyait du sable dans les yeux, pendant qu'un autre grand jetait ma chaussure droite loin du tas de sable.

On rigolait drôlement, quand le Bouillon est arrivé en courant. « Qu'est-ce que ça veut dire ? il a crié. Arrêtez immédiatement ! Tout le monde en rang ! Sortez du tas de sable ! Vous n'avez pas honte ? Je vous avais dit que j'avais la responsabilité de ce tas de sable ! Regardez-moi bien dans les yeux, tous ! Vous serez punis ! Allez ! En rang ! » Alors on a vu qu'il ne fallait pas faire les guignols et nous sommes tous partis du tas de sable pour aller nous mettre en rang.

Parce qu'il n'était pas content, le Bouillon. C'est vrai, il y avait du sable partout, sur la cour, dans nos poches, dans nos chaussures et sur nos figures. Le seul endroit où il n'y avait plus de sable, c'était sur le tas.

par SEMPÉ et GOSCINNY



soyez sages. Et n'oubliez pas que je suis responsable de ce tas de sable. »

On a été très contents et nous sommes allés en courant vers le tas de sable. Même Agnan est venu avec nous ; Agnan, c'est le premier de la classe et le chouchou de la maîtresse, et, en général, à la récré, il ne joue pas avec nous, il repasse ses leçons. « On va faire un château, a dit Joachim, je suis terrible pour les châteaux. Pendant les vacances, à la plage, il y a eu un concours et j'aurais pu avoir le prix, si j'avais voulu. Parfaitement. » « Tu nous embêtes avec tes châteaux, a dit Maixent, ce qui est amusant, c'est de faire des trous. On va faire un gros, gros trou, comme celui dans lequel papa est tombé, l'été dernier. » « Non, a dit Eudes, on va faire un chemin, avec des tunnels, et on jouera avec des petites autos. C'est ça qui est rigolo. » « Et si on faisait des pâtes ? » j'ai demandé. « Et avec quoi tu vas les faire, tes pâtes, imbécile ? » m'a demandé Eudes, et moi j'ai reculé très vite, parce que Eudes est

une maison à l'intérieur pour les gens qui habitent dans le château, tu sais ? » expliquait Joachim à Rufus. Clotaire et Eudes travaillaient à leur route avec des tunnels, moi, j'essayais de faire des pâtes avec ma chaussure droite, ça ne marchait pas très bien, et Agnan, il nous regardait. C'était très chouette.

« Eh ! a crié Joachim, cessez de jeter le sable de votre sale trou sur mon château ! » « Ouais, a dit Rufus, faites un trou si vous voulez, mais laissez le sable dedans ! » « Château ? Quel château ? a demandé Geoffroy, vous appelez ça un château ? Vous me faites rigoler, on dirait un plat de purée. » « Mon château est plus beau que votre trou » a répondu Rufus. « Depuis quand c'est ton château ? lui a demandé Joachim. C'est moi qui ai eu l'idée de le faire, le château, c'est moi qui aurais eu le prix à la plage, si j'avais voulu. Toi, t'es là pour m'aider, c'est tout. » Alors, Rufus a donné un grand coup de pied dans le château. « Voilà ce que j'en fais de



en vacances...

JE
CONTINUE
MA
COLLECTION

Un drapeau d'Europe
en métal laqué
dans
chaque paquet
de PETIT-EXQUIS
L'ALSACIENNE

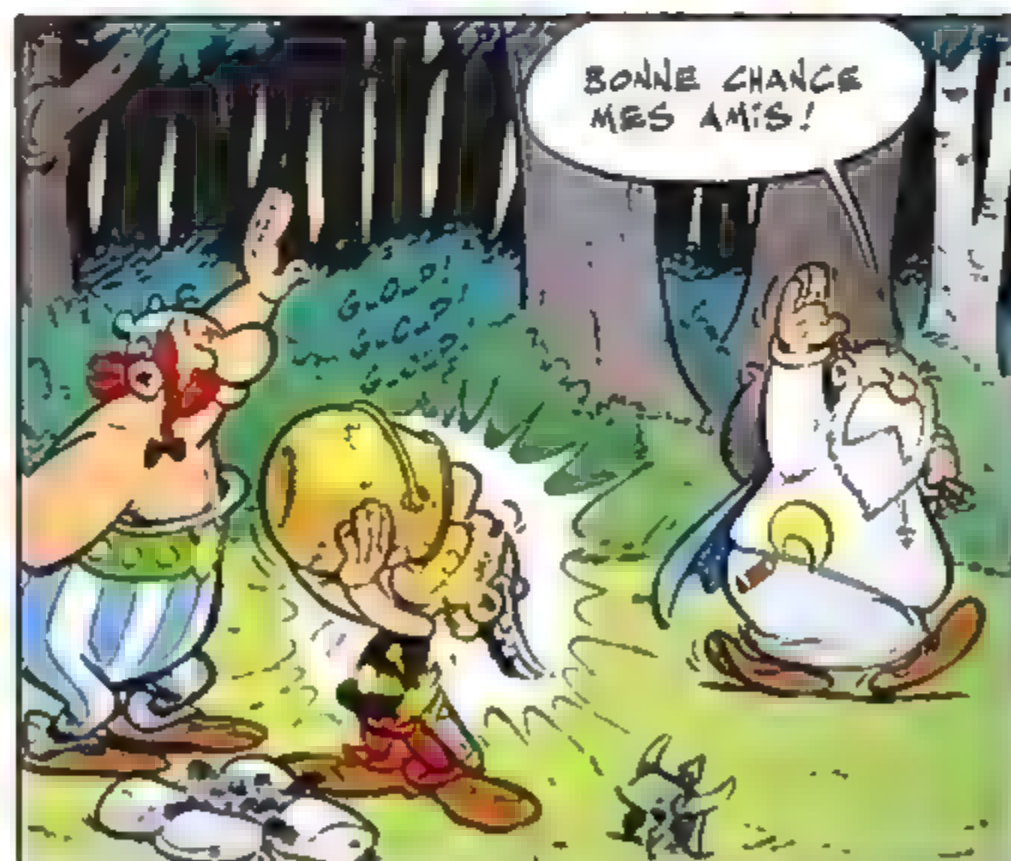
EN VENTE PARTOUT



Astérix et les Goths

dessins: UDERZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Avec sa potion magique qui donne une force surhumaine, le druide Panoramix remporte le concours. Les goths le capturent afin d'envahir la Gaule et Rome avec l'aide de sa magie.





les aventures de PIERRE et PAUL

TEXTE
GOSCINNY
PHOTOS
J. GUYOT
DESSINS
Roger Jay

Grâce à l'invention de leur oncle, les jumeaux Pierre et Paul se sont photocosmographiés sur une planète mystérieuse.





LA CONVENTION

De notre
envoyé
spécial
à la
Convention
H. Dimprie

LA GRANDE COLÈRE DU CITOYEN MARAT OU LA FIN DES TRAITRES GIRONDINS

NOUS venons de vivre des journées qui marqueront certainement dans l'histoire de la République comme une nouvelle Révolution. La réaction et la trahison, non contentes d'avoir ligué toutes leurs forces afin de tenter d'écraser le citoyen Marat, président des Jacobins, après s'en être pris à la Commune afin de faire triompher plus facilement les projets de division avaient voulu faire d'Hébert leur bouc émissaire. Le coup a raté, la démocratie triomphe et tout vient de rentrer dans l'ordre, grâce au brave citoyen Hanriot, dont l'énergie a puissamment contribué à la mise hors d'état de nuire des factieux.

Revenons aux faits : je vais tenter d'y voir clair, malgré le bouleversement que cette tentative dirigée contre la liberté a provoqué en moi.

C'est le 31 mai, que j'apprends l'organisation des autorités insurrectionnelles contre les criminels de la majorité de l'Assemblée. Je fus incontinent à l'Hôtel de Ville. Abondance de Jacobins en carmagnole et bonnet rouge, beaucoup de bruit, de cris, on brandit des piques, on dégaina les sabres. Un beau tumulte à vrai dire, et il n'est besoin d'être prophète pour sentir qu'une grande journée, une journée plus décisive que les autres se prépare...

On s'agite, on transpire, on attend. On apprend enfin que le citoyen Hanriot vient d'être nommé général commandant de la Garde nationale et de toutes les forces armées de la capitale à titre provisoire. Un grand diable qui, manifestement, court chercher son fusil et sa giberne, crie en passant que la Commune vient d'arrêter que « chaque citoyen peu fortuné recevra quarante sols par jour pour rester sous les armes ».

Le tumulte augmente. Des députations se forment... Que va-t-il se passer ? Avec peine, je quitte l'Hôtel de Ville avec l'intention de gagner le siège de la

Convention, au Palais national, ci-devant Palais des Tuileries...

Dehors, la foule est de plus en plus dense. On se presse, on vocifère, les tambours roulent, on bat le rappel jusque sur les bords de la Seine. J'attends enfin le Pavillon-Unité, ci-devant de l'Horloge... Il est cinq heures. Il fait beau et chaud. Tout le peuple est là, me semble-t-il.

Non, cette journée ne sera pas comme les autres... Il y a beaucoup de colère et il y a la force armée...

Nouvelle attente. On parle beaucoup... on regrette que Santerre, parti pour la Vendée, ne soit pas là. Que va faire Hanriot, son successeur momentané ? Beaucoup ne le connaissent guère. Une sorte d'escogriffe dit de lui qu'il n'est qu'un ancien bonisseur de foire, devenu ensuite commis de barrière... Un ex-gabelou. J'ai bien cru qu'on allait l'écharper !

On s'énervait. Enfin, des citoyens sortent du Palais, discutant avec animation. Ils sont nombreux. Certainement des députations venues faire entendre raison aux factieux ! J'entends le tocsin qui, par instant couvre le tumulte. La générale bat de plus belle. Qu'apprend-on ? Qu'on a demandé vertement la suppression de la commission des douze scélérats, l'arrestation des principaux factieux, tous girondins, la taxe sur les riches et l'épuration des administrations. Les choses n'ont pas été toutes seules... On ne s'est mis d'accord que sur la suppression des douze. Beaucoup disent que le citoyen Robespierre n'est pas content...

La journée s'avance. Il y a toujours beaucoup de tumulte et de troupes sous les armes. Je pense que le coup a raté pour aujourd'hui. Je file vers le Palais-Royal.

J'ai mal dormi. Beaucoup de bruit dans la rue. Toujours le tocsin et le tambour. Je suis tôt dehors. De retour à l'Hôtel de Ville, j'apprends que la Commune, dont les membres ont veillé toute la nuit, se prépare à une action plus énergique, entraînée par le citoyen Marat. Elle a pris le nom de « Comité de Salut Public des Sections » et prépare une proclamation aux Parisiens.

On n'entend plus le tocsin, mais les tambours battent toujours. Hanriot est certainement un citoyen à poigne.

Nouvelle mauvaise nuit. Bien des patriotes sont rentrés chez eux, mais partout sonne le pas militaire. Je me mets à la fenêtre. Je devine de nombreuses troupes en marche. Les tambours se sont tus.

Je dévale l'escalier

Le jour pointe. On est au 2 juin, ancien style. Je suis aux abords du Palais National. Beaucoup de silence... Le silence des troupes sous les armes. La Garde Nationale n'est plus seule, j'aperçois les casques ronds de la ligne et aussi des hussards avec leurs longues moustaches et leurs cadenettes tressées. Un fourrier qui semble aller à la goutte me crie au passage qu'ils sont près de cent mille hommes... Le citoyen exagère-t-il ?

A vrai dire, je n'ai pas vu grand-chose, derrière la herse touffue des baïonnettes. Dans un bel ensemble, chacun se tenait l'arme au bras, sans faiblir ni bouger d'un pouce...

Enfin, j'ai pu savoir... J'avais vu Hanriot arriver, caracolant, à la tête de son état-major. Il y avait eu du remue-ménage du côté du Pavillon-Liberté, ci-devant Marsan, puis autour du Pavillon-Egalité, ci-devant Fiore... Il m'avait bien semblé que quelque chose s'était passé au bas du grand escalier conduisant à la salle des séances...

Hanriot vient de secouer leurs perruques, citoyen ! me dit quelqu'un. Ils sont tous descendus, avec leurs écharpes et ont demandé le passage... Nous ne sommes pas ici pour entendre des phrases leur a crié Hanriot. Vous ne sortirez pas avant que vous n'ayez livré les traitres... Canonnières à vos pièces !

En effet, de petites flammes dansent maintenant, là-bas, au bout des mèches !

Je vois que l'on fait garder toutes les issues. Des pelotons gagnent les jardins. Et l'attente commence, se prolonge, jusqu'à ce que les gendarmes apparaissent et pénètrent sous l'entrée où s'amorce l'escalier...

Je remets de l'ordre dans mes pensées. Oui, cela a été une grande journée. La Commune a vaincu les factieux et les jacobins peuvent être fiers du citoyen Marat ! Ce chauve excité de Languinais a eu beau s'exclamer : « Les sacrifices doivent être libres, et nous ne le sommes pas ! » Monsieur Danton a parlé de « Majesté Nationale outragée », mais Marat a lancé aux députés qui tentaient de fuir, Hérault de Séchelles, président, en tête :

— Je vous somme de retourner à votre poste que vous avez lâchement abandonné !

Ils ont obéi à Marat. Ils sont revenus en séance, et, paraît-il, ils ont décrété en état d'arrestation trente et un députés de la Gironde ; aussi deux ministres, ajoute-t-on : Clavière et Lebrun. Les complices de Dumouriez sont enfin hors d'état de nuire... N'a-t-on pas dit qu'ils avaient comploté de rétablir la monarchie avec celui-là et le général Egalité comme roi ?... Il nous aurait donné une nouvelle Constitution. La belle Constitution en vérité !

Vive la Liberté, l'Egalité et la Vigilance !

L'ŒUVRE DE LA CONVENTION

VOICI un calendrier succinct de l'œuvre politique de la Convention jusqu'à l'heure qui nous occupe :

— Dès sa première séance, sans débat, l'Assemblée décrète que la royauté est abolie et que tous les actes porteraient, à l'avenir, la date de l'An premier de la République.

11-26 décembre 1792. —

Procès du roi Louis XVI exécuté le 21 janvier 1793.

4 avril 1793. — L'Assemblée déclare traîtres à la patrie Dumouriez et le général Egalité, bannit le duc d'Orléans, et tous les Bourbons.

6 avril 1793. — Formation du Comité de Salut public.

12 avril 1793. — Procès de Marat qui est acquitté.

18 mai 1793. — La majorité nomme une

commission de douze membres chargée d'examiner la conduite de la municipalité parisienne. La commission fait arrêter plusieurs fauteurs de troubles, dont Hébert, rédacteur du *Père Duchesne*.

27 mai 1793. — Une troupe nombreuse et menaçante cerne les Tuileries. La majorité girondine doit décider l'élargissement de Hébert et de ses compagnons, ainsi que la rénovation de la Commission des Douze.



Les troupes d'Hanriot cernant les Tuileries.

LA NUIT OU L'ON VOTA LA MORT DU ROI

...Il est nuit : les vagues lueurs proménées sur les coins de la salle rendent la scène étrange. Des hommes qui votent, on ne voit que le front blanc, — le sommeil pèse sur les yeux ; la fatigue courbe les têtes. Voici un votant qui dort ; on l'éveille. Il monte à la tribune : la mort ! — il bâille et il descend. — La salle rit ; c'est Duchastel qui, malade, vient en bonnet de nuit voter contre la mort. Cependant, dans les tribunes réservées, ce ne sont que gaies cavalières, minces vertus, frais mimois, tout entrecolorés de rubans ; elles caquettent, grignotant des oranges, pendant le ballottage de la tête d'un roi. Un conventionnel vient, salue, les liqueurs arrivent, les demoiselles de humer ; puis elles regardent, se rejettent au fond de la loge, font la moue, et disent : « Combien encore ? », se remettent et écoutent tomber dans les demi-ténèbres : la mort !

Au-dessus d'elles, là-haut, dans les tribunes publiques, le peuple boit vin, eau-de-vie, et trinque chaque fois que vibre sourdement : la mort ! et les aboyeuses qui y ont — révélera plus tard Fréron, — leurs places marquées, et la robuste mère Duchesne font de gros « Ha ! ha ! » quand elles n'entendent pas bien : la mort !

Et tandis que la France décide si elle tuera, des femmes, avec des épingles, piquent des cartes à chaque vote : elles ont parié le régicide ! La tribune dit : la mort ! l'épingle pique : la carte avance. Le roi mourra.

LA CONSPIRATION DES JACOBINS

« D'APRÈS la déclaration du jury, portant qu'il est constant qu'il a existé une conspiration contre l'Unité et l'indivisibilité de la République, contre la liberté et la sûreté du peuple français.

Et que les susnommés sont convaincus d'être les auteurs ou les complices de cette conjuration... »

EXECUTES

LE 10 BRUMAIRE, AN II

Brissot, Vergniaud, Gensonné, Dumas, Boyer-Condoreille, Lucuze.

Duperré, Garra, Gardien, Dufriche-Valace (s'est suicidé à l'audience, après l'annonce de sa condamnation), Duprat, Brulard-Silvère, Fauchet, Lasource, Lesteprieux-Beauvais, Duchastel, Mainvielle, Lehardy, du Morbihan, Boiteau, Antiboul, Vigée.

VOIR PAGES SUIVANTES NOTRE PILOTORAMA

LA LA CONVENTION

HENRI DIMPRES.

Nous avons choisi de vous présenter la grande salle de la Convention au 2 juin 1793, date de l'arrestation des Girondins après le coup de force du général Hanriot contre l'Assemblée.

LA SALLE DES TUILERIES

(occupée depuis les 9-10 mai 1793). 1. Tribunes publiques — 2. Tribunes réservées — 3. Autel de la Patrie — 4. Drapeaux — au centre, le drapeau national, à bandes verticales — 5. Tableaux contenant le texte de la Déclaration des Droits de l'Homme — 6. Le Président de l'Assemblée et ses deux assesseurs — 7. Bureau du Président — 8. Tribune — 9. Bureaux des greffiers — 10. Buste de L.-M. Lepeletier de Saint Fargeau, « martyr de la liberté » assassiné le 20 janvier 1793 pour avoir voté la mort du roi — 11. Escalier « roide comme celui de l'échafaud » — 12. Candélabres à quinquets. 13. Bancs de la Gironde — 14. Bancs du « Marais » — Centre et Timorés — 15. Bancs de la gauche — Enragés et Montagnards. 16. Députés Girondins gardés à vue — 17. Gendarmes de Paris — 18. Escorte de gendarmes — 19 et 20. Girondins arrêtés — 21. Soldats d'infanterie.

QUELQUES MONTAGNARDS.

22. Couturon — 23. Philippe-

Egalité, père de Louis-Philippe et cousin du Roi dont il vota la mort — 24. Fréron — 25. Billau-Varenne — 26. Le peintre David — 27. Le citoyen Danton — 28. Le journaliste Camille Desmoulins — 29. Saint-Just — 30. Robespierre — 31. Marat.

QUELQUES MODERES.

32. Brissot — 33. Héroult de Seychelles — 34. Vergniaud — 35. Pétion de Villeneuve — 36. Lanjuinais. 37. Patriotes — 38. Jacobin vêtu de la carmagnole (veste courte et ronde) — 39. Citoyen portant la redingote à collet et revers rouge — 40. Membre du Comité de Salut Public — 41. Garde de la Convention Nationale — 42. Spectateurs admis dans les tribunes — 43. Garde national — 44. Vétéran de la Garde Nationale — 45. Le Général Hanriot — 46. Représentant du peuple aux Armées — 47. Grenadier de la Garde Nationale — 48. Jacobin. 49. Pièce de monnaie de 1793, à l'effigie de la République — 49'. Pique tricolore de Vétéran de la Garde Nationale — 50. Glaive républicain dessiné par David et porté en 1794 par les élèves de l'Ecole de Mars — 51. Echarpe de représentant — 52. Bonnet rouge dit « phrygien » et appelé alors « Bonnet des Jacobins » — 53. Sabre de représentant aux Armées — 54. Chapeau — 55. Carte de Député à « La Convention Nationale de France » (avers) — 56. Revers de la carte.



Pilote



55

1

1

1

2

2

2

53

54

32

33

34

85

86

37

38

40

41

42

31

30

21

20

18

19

16

17

13

14

56



COCHISE

RESUME. — Cochise a été gravement blessé dans une embuscade tendue par les Apaches rebelles de Geronimo.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"



APRÈS AVOIR DÉSHABILLÉ COCHISE, ILS PENSÈRENT SOMMÈREMENT LA BLESSURE QU'IL AVAIT À LA POITRINE...



IL VIT TOUJOURS.



C'EST LOIN D'ICI FORT-BOWIE, ET LE MÉDECIN BLANC NE VOUDRA PAS SE DÉRANGER POUR SOIGNER UN APACHE.



IL VIENDRA... ET SA MÉDECINE SAUVERA COCHISE ?



JE N'EN SAIS RIEN.

COCHISE NE PEUT MOURIR... QU'ADVIENDRAIT-IL DES CHIRICAHUAS ?



QUE COCHISE VIVE OU MEURE, RIEN NE DOIT CHANGER, NATAN.

IL Y EN A BEAUCOUP QUI N'AIMENT PAS CETTE PAIX DE COCHISE ET DE JEFFORD.



CE N'EST PAS UNE PAIX ENTRE DES HOMMES... C'EST UNE PAIX ENTRE DEUX PEUPLES... LE VÔTRE ET LE MIEN.



LES CHIRICAHUAS NE SONT PAS UNANIMES : SANS COCHISE, BEAUCOUP IRAIENT À GÉRONIMO.



ALORS CE SÉRA À TOI QUI DEMEURERAS. DE VEILLER À CE QU'ILS NE LE FASSENT PAS... TU AS CONFIANCE DANS LES IDÉES DE COCHISE. C'EST À TOI DE LES FAIRE SURVIVRE.



À VOUS, LES "FUTURS" JEUNES CHEFS.

NATAN REGARDA JEFFORD D'UNE FAÇON ÉTRANGE.



ILS ENTENDIRENT DES GLOPS DE CHEVAUX...



LE MÉDECIN SE REDRESSA. IL ESQUISSA UNE GRIMACE...

EH BIEN, JEFFORD, JE PENSE... QUE COCHISE EST "FICHU".



JEFFORD SE LEVA POUR ALLER OUVRIR.

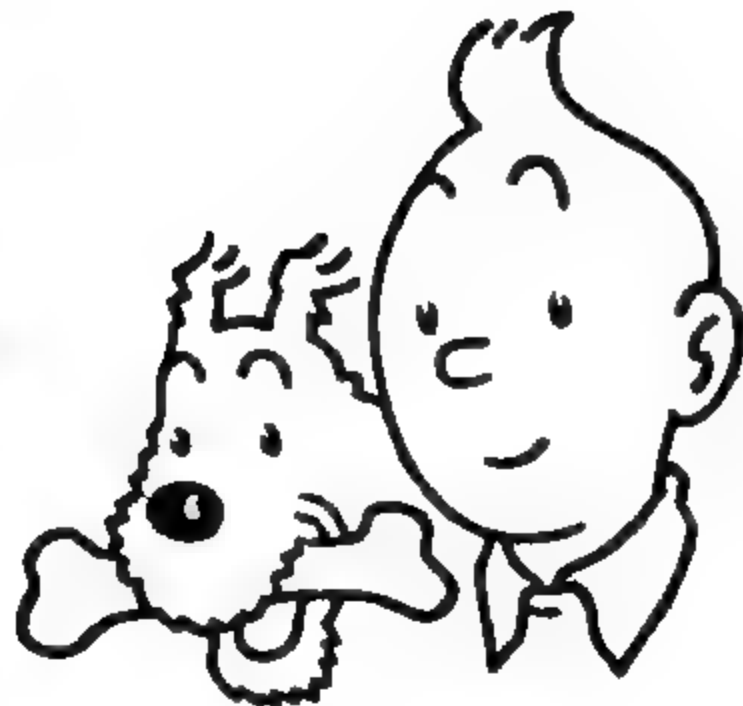


LE CAPITAINE DENIS FARREL ENTRA. IL ÉTAIT MAJOR DE LA CAVALERIE AMÉRICAINE. IL PORTAIT SON MATÉRIEL DANS DES SACQUES DE SELLE.



Le dessinateur Hergé en compagnie de ses deux personnages.

TINTIN ET MILOU à la découverte du monde



LE ROMAN VRAI DES BANDES DESSINÉES

Une grande enquête de Remo Forlani

Remo Forlani continue à nous narrer la véritable histoire des bandes dessinées. Fenouillard, Cosinus, Bécassine, Bibi Fricotin, les Pieds Nickelés, Bicot, Zig et Puce, Mickey ont peu à peu fait place à des héros plus neufs. Aujourd'hui : Tintin et Milou, héros du « Petit Vingtième », partent à la découverte du monde.

LE petit Georges Rémi était toujours le premier de sa classe. Ce fut aussi un parfait boy-scout. Né à Bruxelles le 22 mai 1907, il avait 16 ans quand son premier dessin fut publié. C'était le portrait d'un chef de patrouille idéal, portrait destiné à rendre plus attrayante la couverture d'une publication mensuelle plutôt discrète : le « Boy-Scout Belge ».

Après l'illustration, l'histoire en images. Une histoire naïve intitulée « Les aventures de Totor chef de patrouille des hannetons ».

Une histoire signée Hergé !

Oui, c'est ainsi que débuta, bien modestement, l'un des auteurs les plus lus dans le monde. (Un auteur qui « tire » plus que Françoise Sagan elle-même !).

Totor ressemblait déjà à Tintin. Il avait la tête ronde, deux points en guise d'yeux. C'était un débrouillard, légèrement cousin de Bibi Fricotin, qui se promenait dans une Amérique très « cinéma muet », où l'on pouvait rencontrer, entre autres personnages typiques, le nommé « Save Hatt ».

C'est un prêtre qui donna sa vraie chance à Hergé, l'abbé Wallez. En 1929, il décida d'offrir aux lecteurs du journal « Vingtième siècle » un supplément illustré « Le petit vingtième ».

TINTIN FAIT DU CINÉMA

C'est le 10 janvier 1929 que les jeunes lecteurs de cet hebdomadaire firent connaissance avec Tintin. Il ressemblait encore comme un frère à Totor. Détail important : c'est en compagnie d'un fox-terrier blanc qu'il s'embarqua pour la Russie.

« Tintin au pays des Soviets », (le premier album de Hergé) qui fut édité en 1930, est aujourd'hui introuvable et votre seule chance de découvrir ce qu'était le premier Tintin c'est de feuilleter la collection des « Cœurs Vaillants » d'avant guerre. Lancé en 1929 par l'abbé Courtois, ce journal, destiné à la jeunesse catholique, révéla Hergé aux lecteurs français en publiant « Tintin au Congo ».

Le plus populaire des héros européens n'avait pas encore trouvé son véritable aspect. Hergé n'était pas encore maître de son style. Il faudra attendre 1936 et le Lotus bleu, pour découvrir le grand talent de l'ex-boy-scout devenu

un rival sérieux pour Alain Saint-Ogan et Pinchon.

Il faudra surtout attendre « Le crabe aux pincées d'or » (1941) pour que Tintin rencontre son partenaire idéal : Haddock, le loup de mer aux cent colères et aux mille jurons.

Actuellement, Tintin fait du cinéma. En compagnie du bouillant capitaine Haddock, de Tryphon Tournesol, des Dupont et, bien entendu, de Milou, il



va vivre — en cinémascope — une aventure qui le mènera de Moulinsart en Turquie, puis en Grèce.

(Notons au passage que le scénario de ce film inspiré par l'œuvre d'Hergé est signé André Barret et Rémo Forlani et qu'un « gagman », nommé René Goscinny leur a prêté son concours !).

Tintin a donné son nom à un journal. (Un journal dont nous vous reparlerons.) Tintin est une vedette internationale. S'il vient de parcourir le mystérieux Tibet après avoir visité le monde entier (tune comprise), les albums qui relatent ses aventures viennent de conquérir l'Amérique après le Portugal, où Tintin se nomme Tim-Tim, l'Allemagne où Dupond et Dupont sont devenus Schulte und Schulze, l'Italie où le professeur Tournesol a troqué son nom contre celui de Girasole et l'Angleterre où on l'a baptisé Calculus.

On pourrait parler d'un « phénomène Tintin », s'interroger sur les raisons du succès sans cesse croissant des albums d'Hergé.

Pour quelles raisons ce jeune reporter qui se promène, en 1961, vêtu comme un sportman des années 1930 est-il si sympathique aux lycéens de l'ère des blue-jeans ?

Peut-être parce qu'en dépit de son

costume d'un autre âge, Tintin ressemble comme un frère à l'adolescent que tous les garçons de notre époque voudraient être. Tintin n'a pas de famille, personne pour le commander, lui opposer des interdits. Si Tintin est loyal, honnête, poli, c'est de son propre chef. Tintin sait conduire, piloter, il nage, il a beaucoup de courage et encore plus de sang-froid. Il traite d'égal à égal avec les adultes (qu'ils soient officiers de marine, trafiquants d'esclaves ou gangsters). Tintin a, enfin, la chance d'être toujours mêlé à des affaires délicieusement inquiétantes. De plus, et c'est là le grand mérite de Hergé, Tintin ne s'écarte jamais des sentiers du possible. On peut rêver à Superman, à Tarzan, à Mandrake. Faute d'être né sur la planète Krypton ou dans la jungle, faute d'être un maître de l'illusion, jamais jamais on ne pourra vivre à la manière de ces êtres hors du commun. Alors que n'importe quel garçon peut s'identifier à Tintin.

Les voitures que conduit Tintin, les



avons que pilote Tintin, ce sont de vraies voitures, de vrais avions. Hergé a le goût du détail exact, de la précision. Son dessin — un peu mou, trop esquissé dans ses premiers albums — est aujourd'hui d'une netteté inégalable.

Dans l'atelier de Hergé, avenue Louise, à Bruxelles, cinq dessinateurs et deux coloristes travaillent sous ses ordres. N'allez pas en conclure pour autant que M. Georges Rémi passe son temps à la pêche ou à la chasse tandis que ses assistants fabriquent à la chaîne les futurs Tintin. Aujourd'hui, comme il y a trente ans, Hergé dessine ses albums de A à Z et c'est seulement parce que « noblesse oblige » qu'il consent à laisser une dame gouacher les fonds de ses décors ou un maquettiste construire en

relief la fusée (vraisemblable) qui permettra à Tintin, Milou et Cie de gagner la lune.

J'ai rencontré Hergé. Je l'ai vu dans son atelier. Tout bien pesé, il ressemble très fort à son Tintin et si tous les lycéens peuvent légitimement jalouser le reporter en culottes de golf, les pères desdits lycéens auraient toutes les raisons, eux, d'envier M. Georges Rémi — symbole vivant de la réussite. Le voilà célèbre, fortuné et ceci sans avoir renié un seul instant les rêves qu'il caressait à 16 ans.

Hergé a publié vingt albums de Tintin en trente ans. Nous lui devons aussi le très curieux « Popol et Virginie au pays des Lapins », huit albums relatant les farces de Quick et Flupke (deux sympathiques gamins bruxellois) et cinq albums dont les héros se nomment Jo, Zette et Jocko.

La gloire de Tintin a nui à celle de ces personnages. Si nous ne regrettons pas trop Quick et Flupke qui ne fai-



saient que perpétrer les blagues machiavéliques qui connurent une si grande vogue au temps de « Cri-Cri » et de « l'Epatant », nous verserons pourtant un pleur sur Jo et Zette. Ils étaient charmants. Un critique littéraire a dit de Hergé qu'il est « le Balzac des aventures en images ».

Nous sommes de son avis.

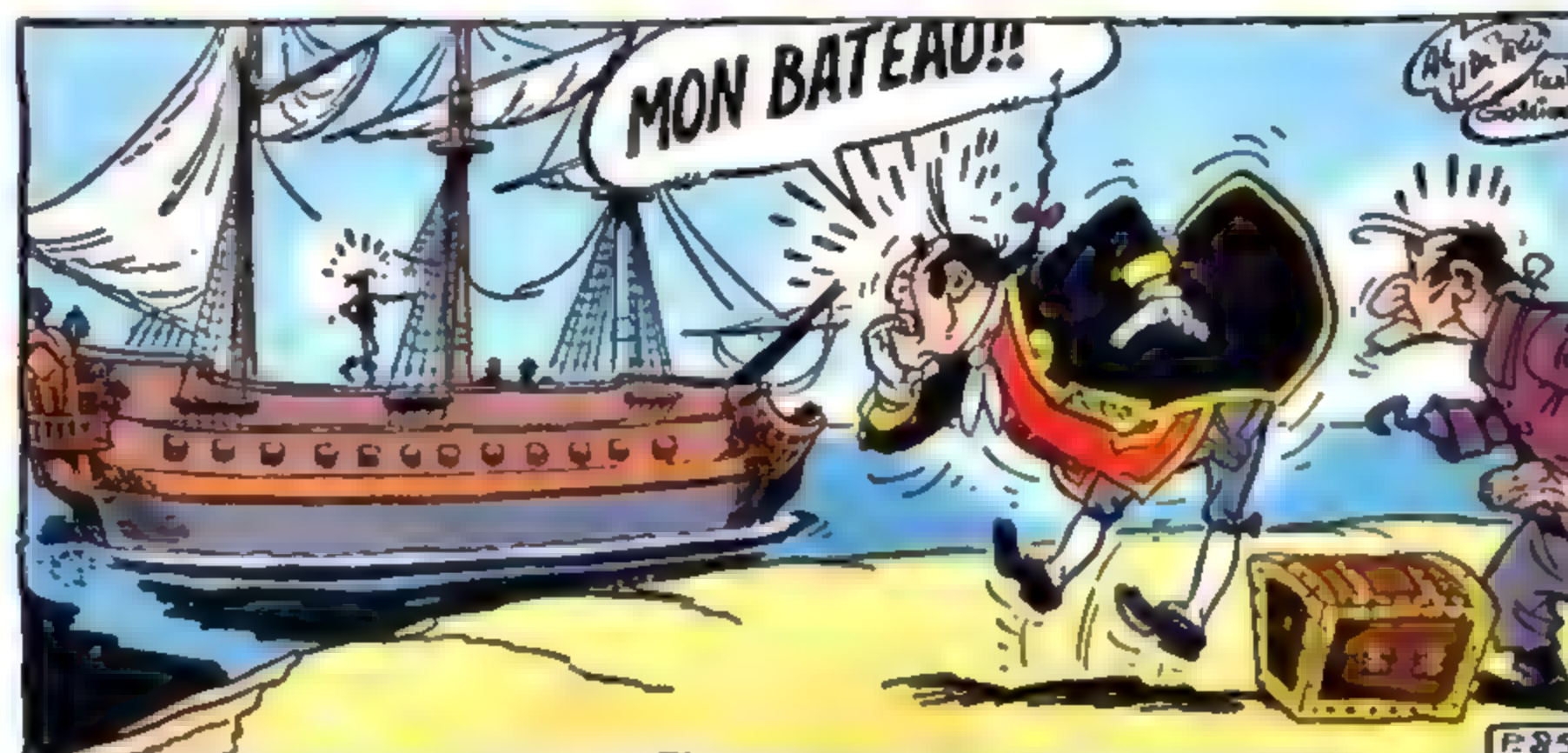
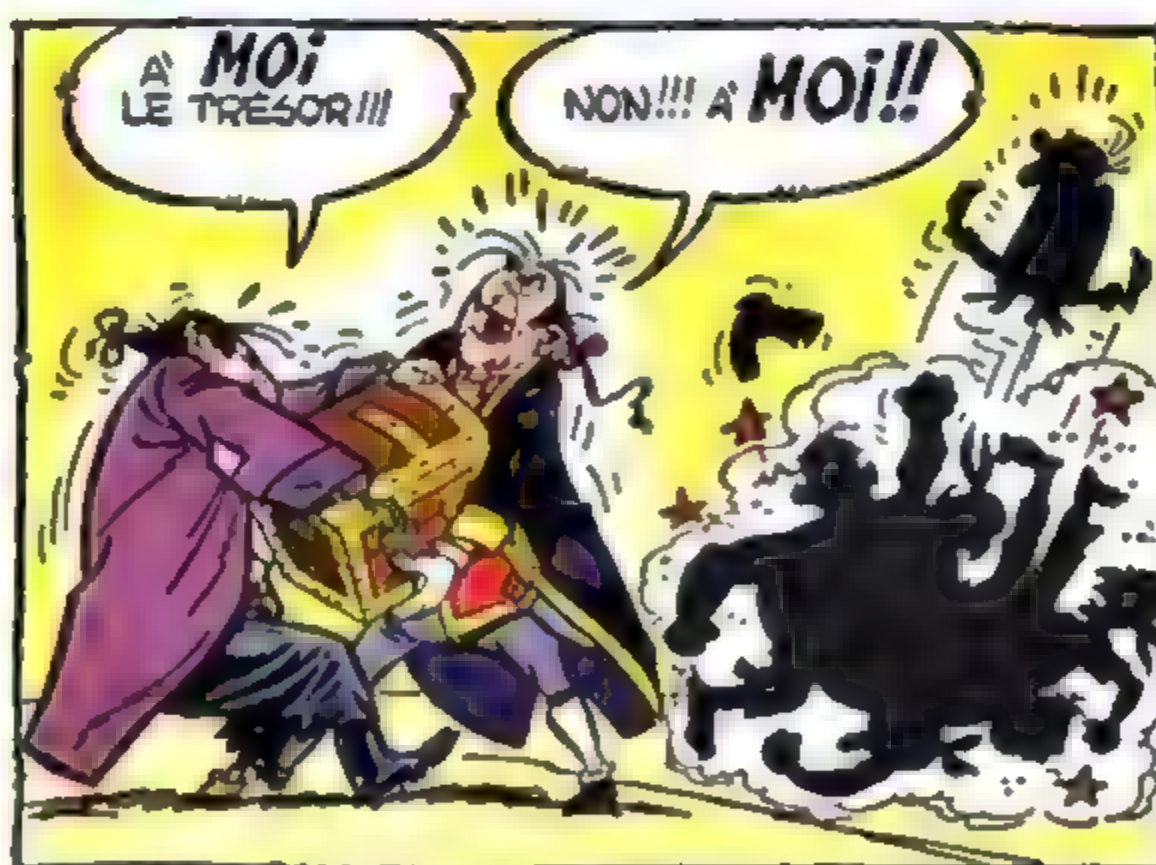
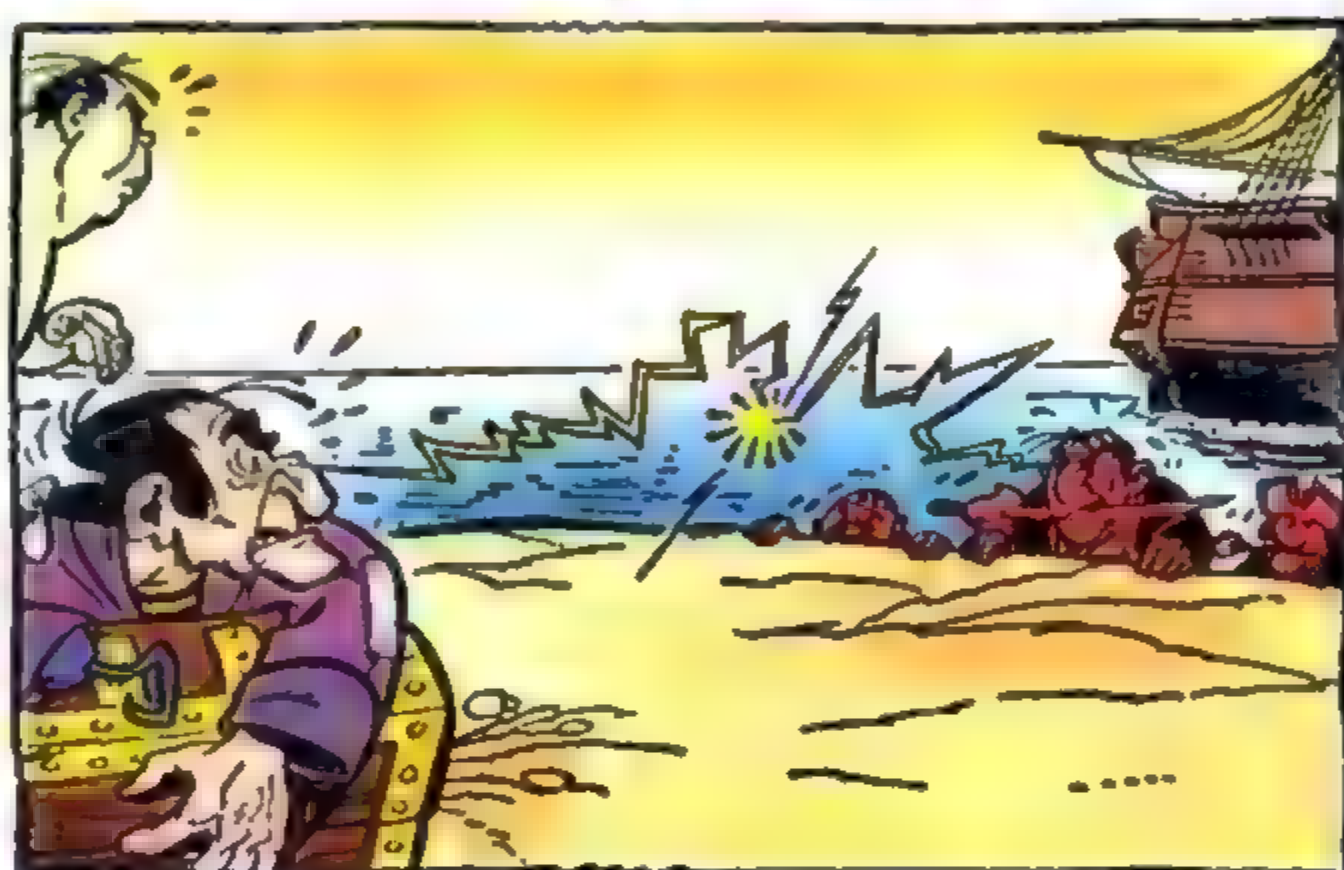
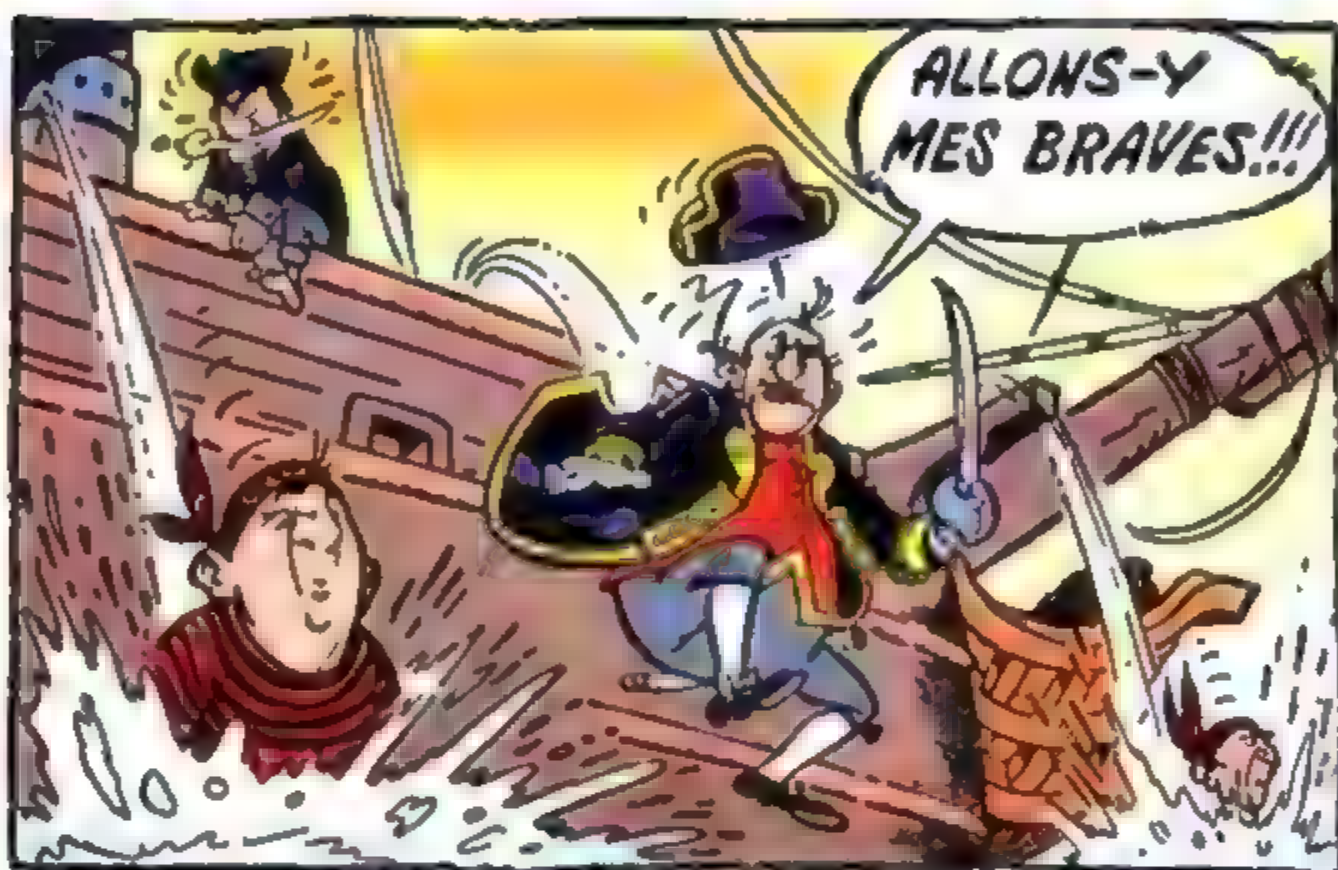
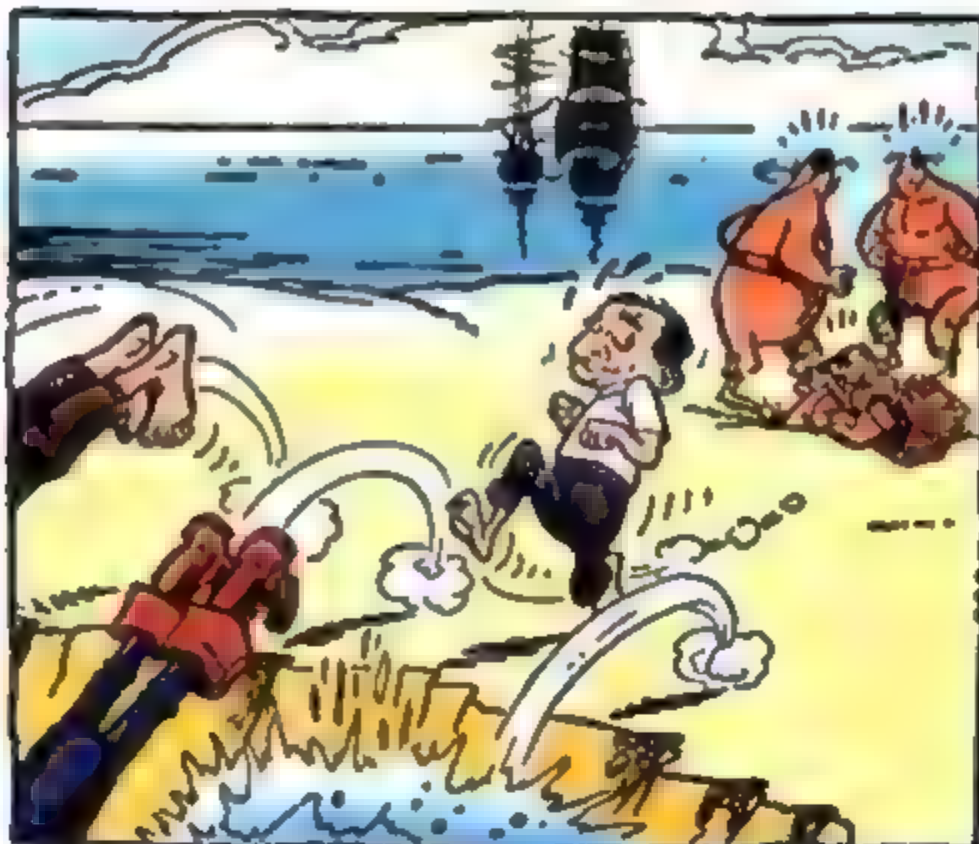
Je dirai même plus : nous sommes entièrement de son avis !

LA SEMAINE PROCHAINE :

« Réalisme made in U.S.A. »



Jehan

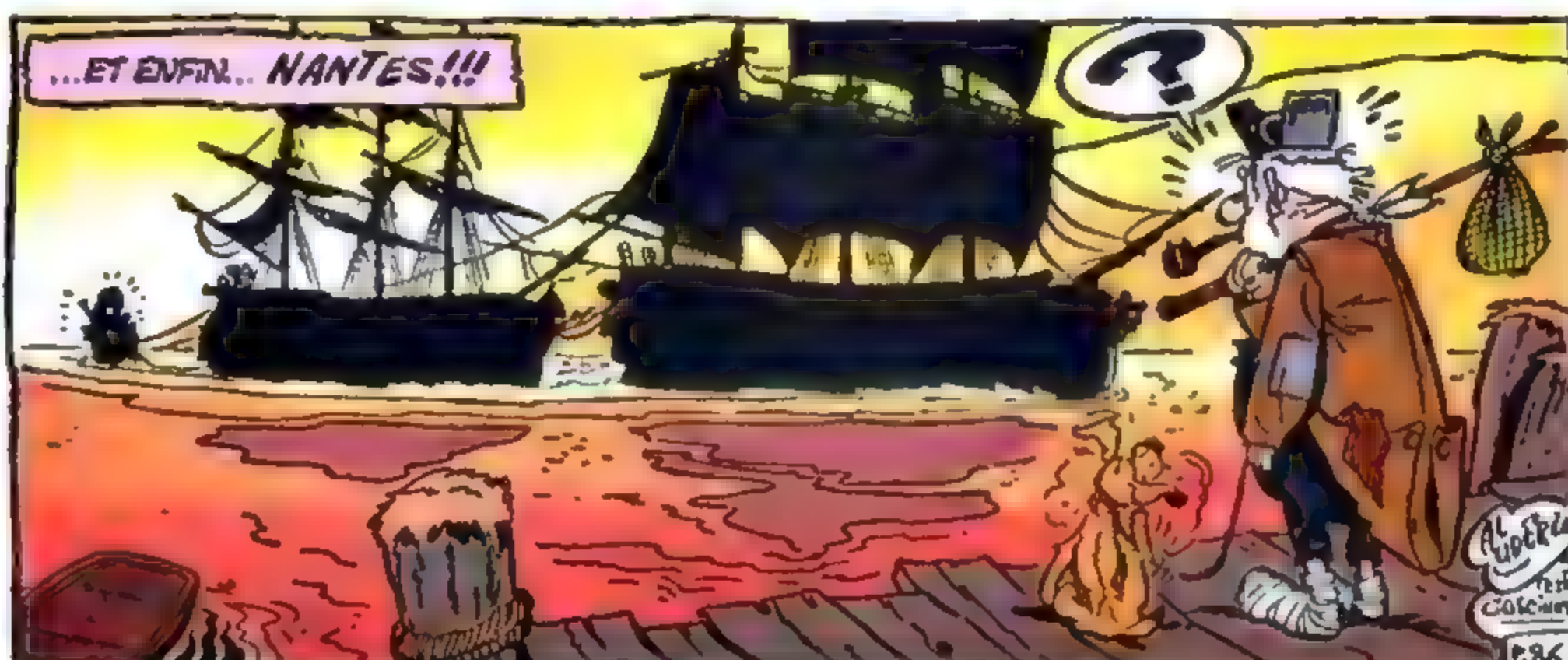
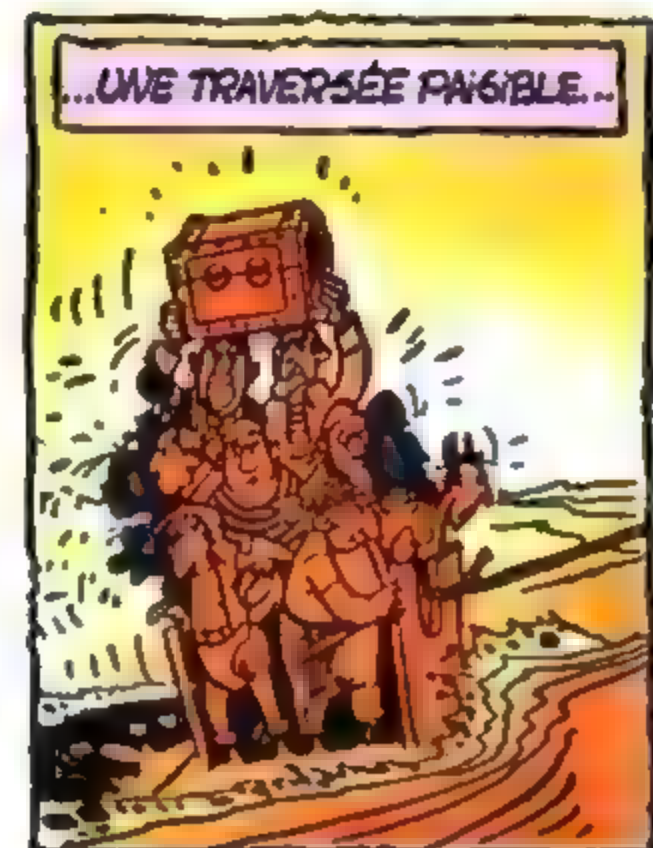
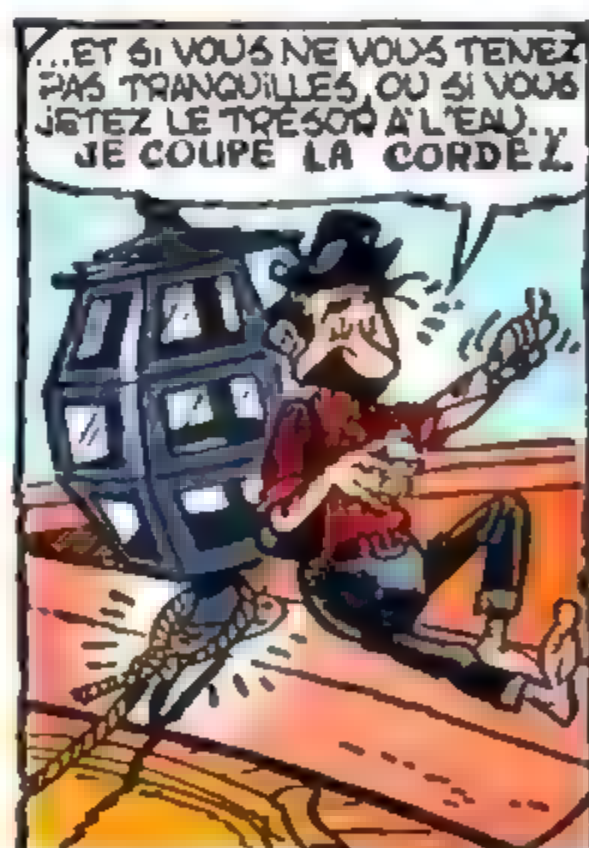
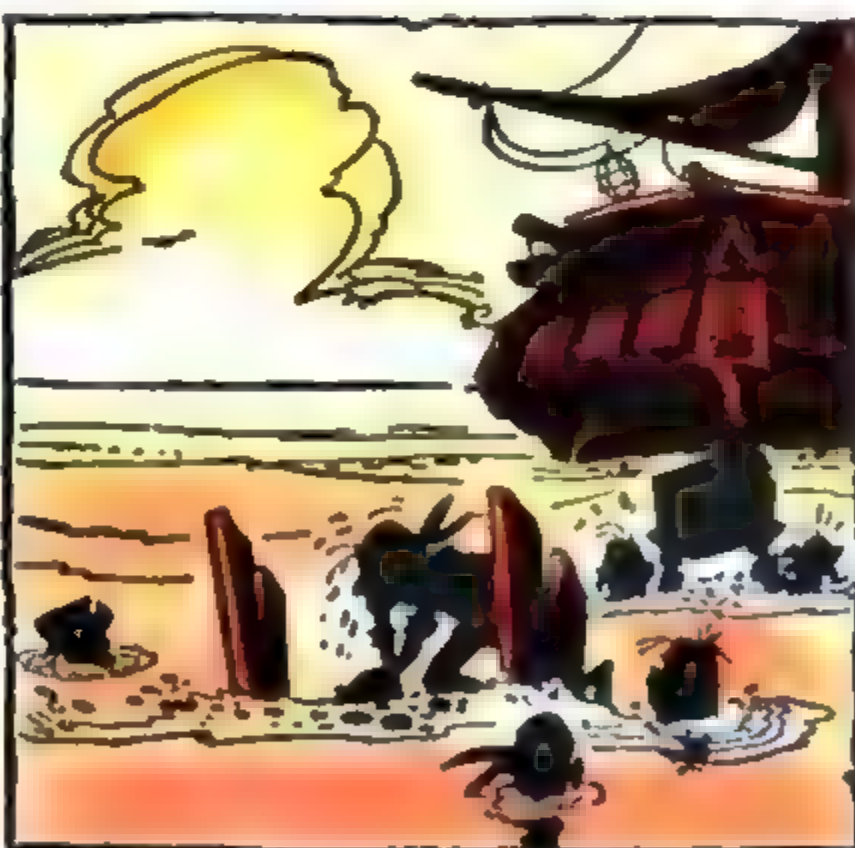
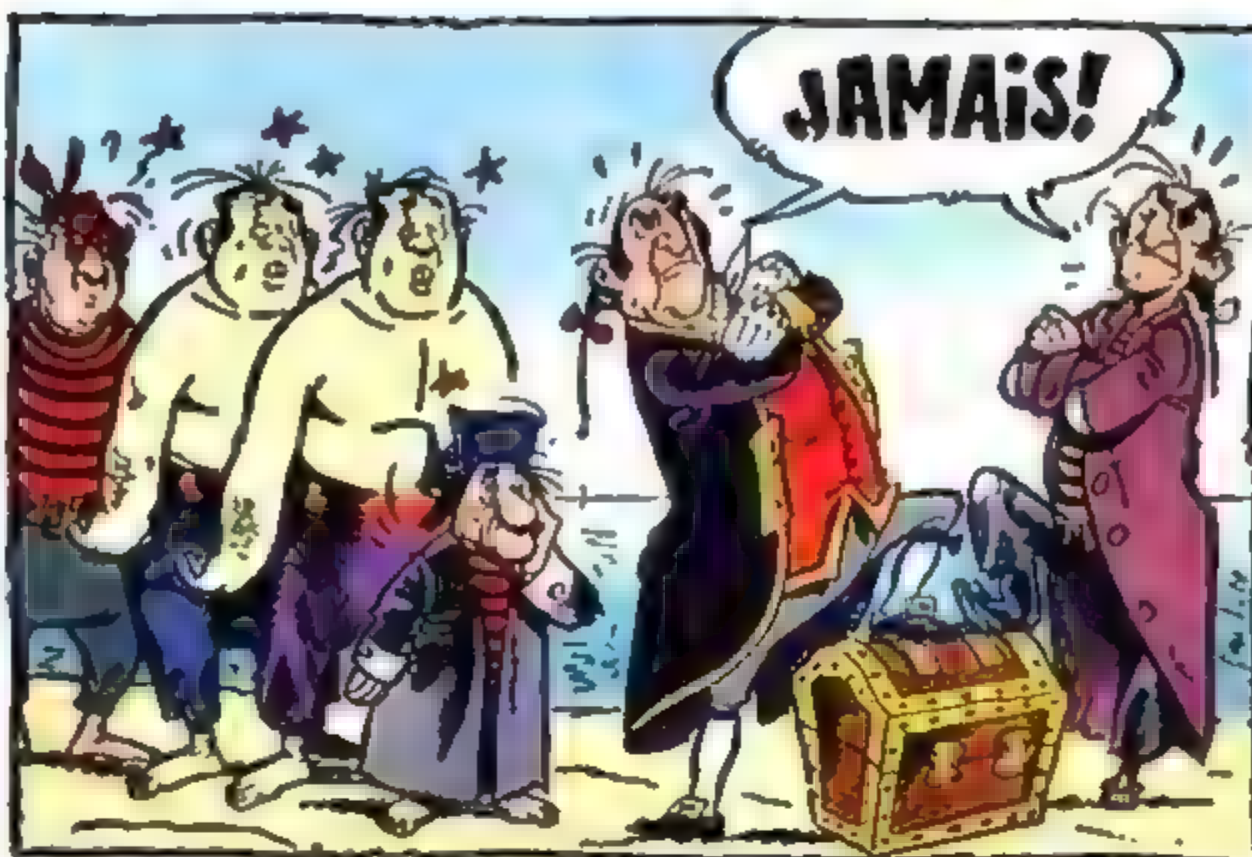


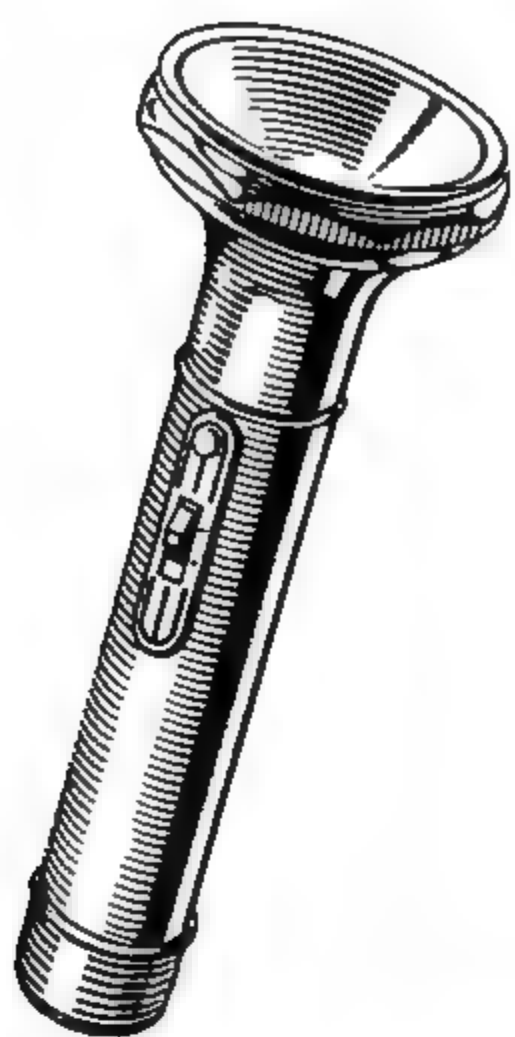
Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalee cherche un trésor abandonné par le pirate Violet au cœur de l'Océan. Après bien des péripéties, nos amis retrouvent l'île et le fameux trésor. Le corsaire Violet arrive à son tour





GAGNEZ

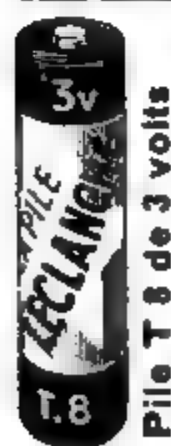
cette magnifique lampe-torche !

Il suffit d'être parmi les 150 premiers à envoyer la réponse juste au jeu-concours. - A CHACUN SA PILE LECLANCHÉ. (En cas d'ex-aequo il sera tenu compte du lieu d'origine). Que faut-il faire ? Rien de plus facile !

Dans le dessin ci-dessous, il y a 5 objets qui fonctionnent à l'aide des piles LECLANCHÉ, dessinées au bas de la page. Tu dois découvrir ces objets et donner à chacun sa pile (ou les piles) qu'il lui faut. - Par exemple, si tu vois une lampe de poche, ta réponse sera : LAMPE DE POCHES = PILE PL 20 de 4,5 volts.

Envoie ta réponse (exclusivement sur carte postale sans enveloppe) à : Concours LA PILE LECLANCHÉ - Agence HAVAS, 62, Rue de Richelieu - PARIS.

A CHACUN SA PILE LECLANCHÉ



Pile T 8 de 3 volts



Pile R 20 de 1,5 volt



Pile 222 G de 22,5 volts



Pile 6 NX de 9 volts



Pile P L 20 de 4,5 volts

LA PILE LECLANCHÉ

EFFICACITÉ
ÉCONOMIE

SÉCURITÉ TOTALE
LONGUE DURÉE

ET SI L'HOMME N'AVAIT PAS INVENTÉ LES ALLUMETTES...



Avez-vous imaginé ce que serait votre vie si le feu n'existait pas ? Ou, plus simple-

ment encore, si vous vous retrouviez seul dans une île déserte sans une boîte d'allumettes ? Laissez donc courir votre imagination, et vous comprendrez pourquoi le feu a longtemps été regardé avec le respect que l'on doit à une divinité.

La légende veut que l'homme ait dérobé le feu aux dieux. C'est le mythe du demi-dieu Prométhée volant le feu du terrible Vulcain pour le donner aux hommes ; le malheureux en fut horriblement puni : enchaîné à un rocher, il allait être dévoré vif par un couple de vautours !

La réalité est toute autre. Différentes fouilles permettent d'affirmer que l'homme n'a jamais ignoré le feu. La foudre existe en effet depuis que le monde est monde, enflammant des arbustes, des forêts sur son passage : l'homme préhistorique a donc tout d'abord conservé ce feu tombé du ciel (on rejoint ici la légende).



Mais ce n'était pas suffisant, nos ancêtres s'efforcèrent de créer

eux-mêmes le feu. Ils ne se contentèrent plus de « cueillir » le feu, ils voulurent le créer.

Les procédés pyrogéniques (du grec « pyr » = feu, et « guenao » = je produis) sont au nombre de trois ainsi que vous l'explique notre collaborateur Michel de Roisin dans sa planche ci-contre :

— le feu par giration : cette méthode était utilisée par les Australiens, les Bushmen, les Kamtchadales, les Peaux-Rouges ;

— le feu par friction : c'est un procédé utilisé par les Polynésiens, certaines peuplades malaises ;

— le feu par percussion : technique en usage chez les Algonquins, les Esquimaux, les Sémites et... les Européens voici fort peu de temps (dans la chanson « Au clair de la Lune », on parle encore de « battre le briquet »).

De même que M. Jourdain faisait de la prose sans le savoir, les « inventeurs du feu » faisaient de la physique instinctivement : en effet, dans les trois méthodes citées, ils transforment le mouvement en chaleur...

L'invention du feu, et son utilisation courante allaient révolutionner l'histoire de l'humanité, notamment en entraînant l'invention de la céramique (poteries allant au feu, d'où découverte de la cuisine, etc.) et celle de la métallurgie (armes, outils divers). Avec ses outils métalliques, l'homme put enfin se mesurer avec le

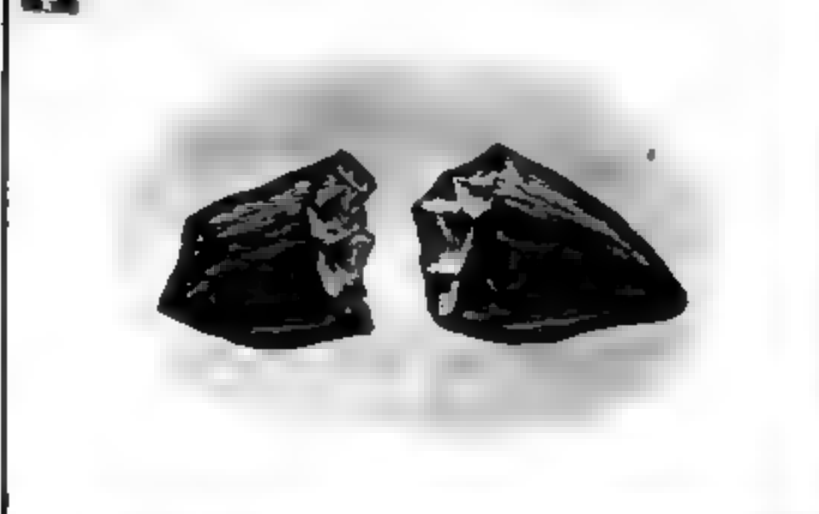
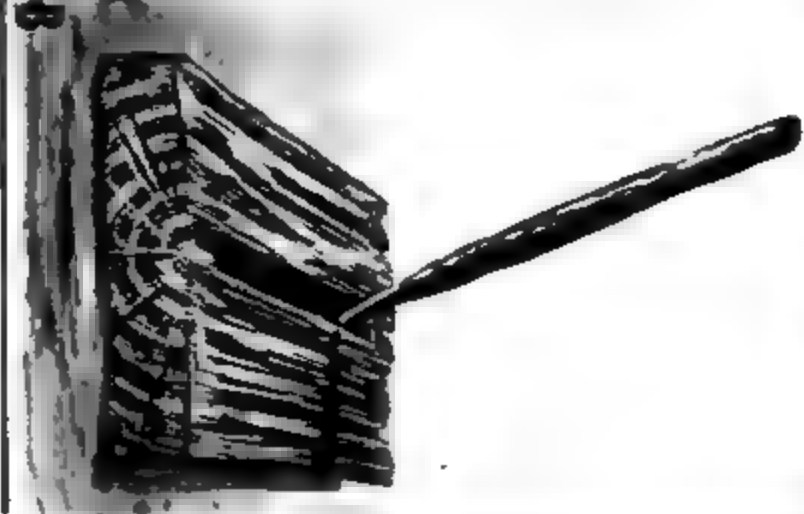
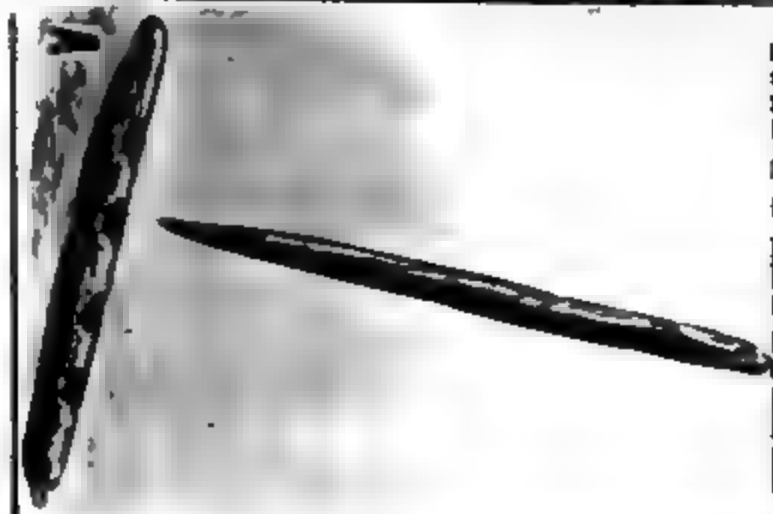
régne animal et avec le règne végétal. Saviez-vous, par exemple, qu'avec une hache de pierre, un indien

Caraïbe mettait un mois à abattre un arbre et un an à creuser un canot ?

Et maintenant, à vous de jouer : mettez-vous honnêtement dans les conditions de l'homme préhistorique et essayez de faire vous-même du feu dans ces conditions : avec un bon morceau de balsa, un peu d'étoupe, de la sciure de bois et beaucoup de patience, vous devez y arriver !



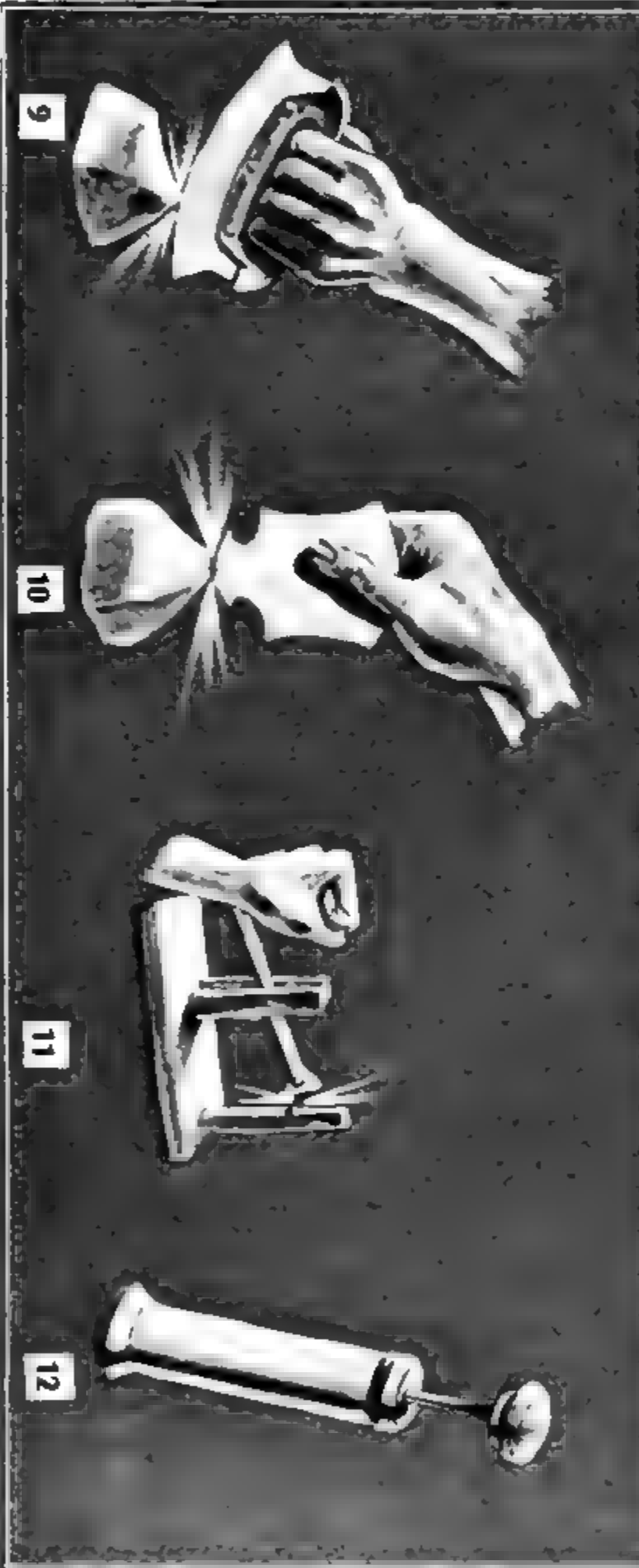
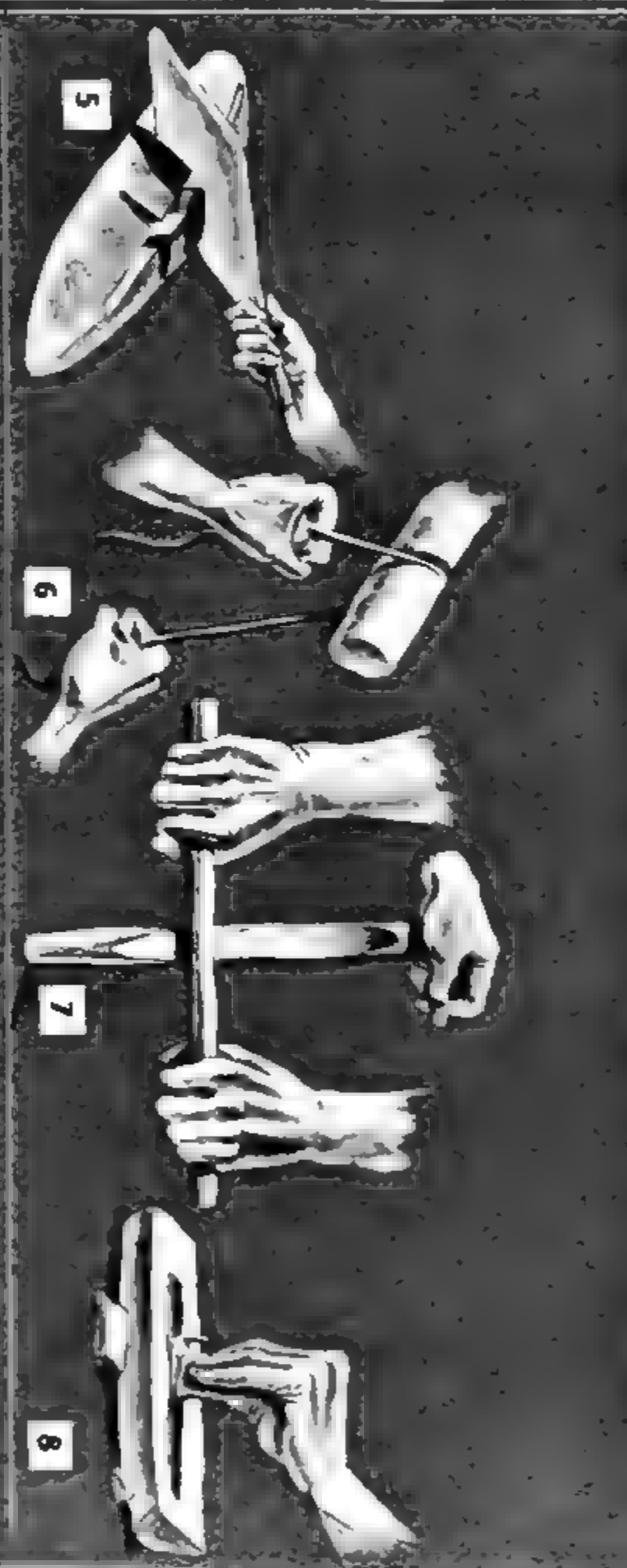
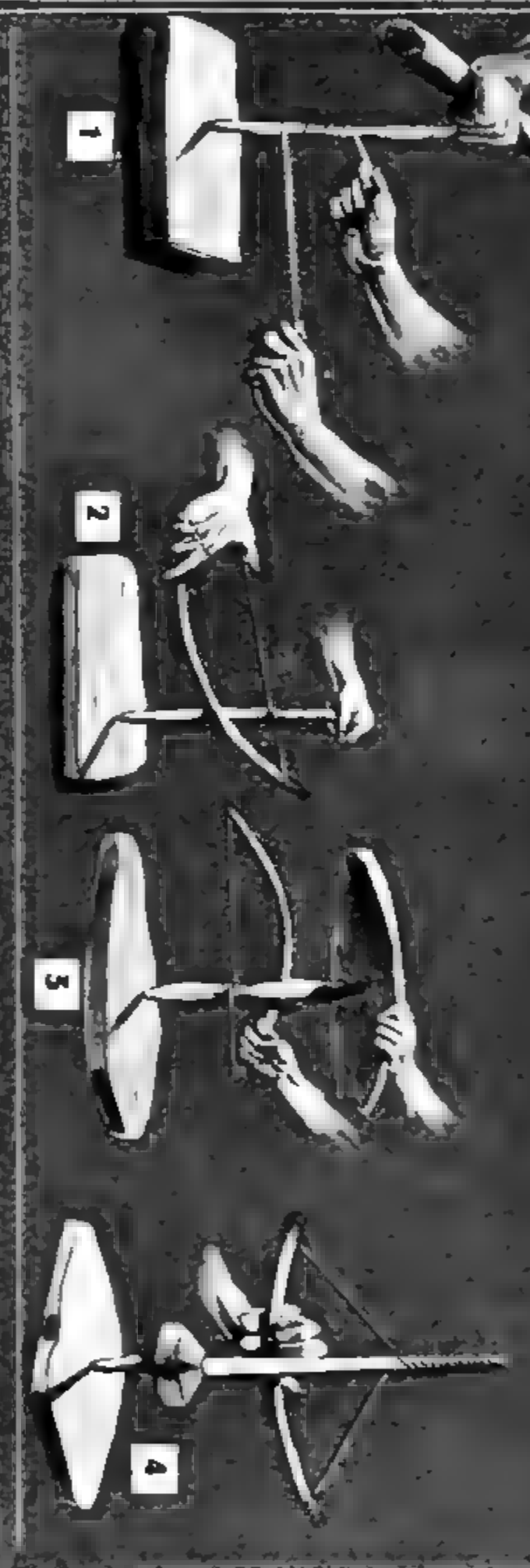
MATÉRIEL



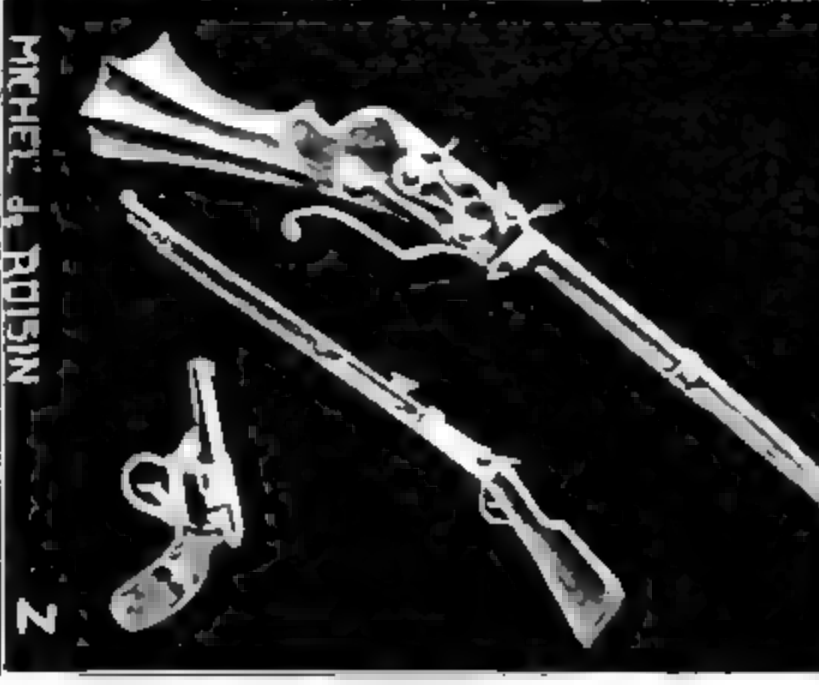
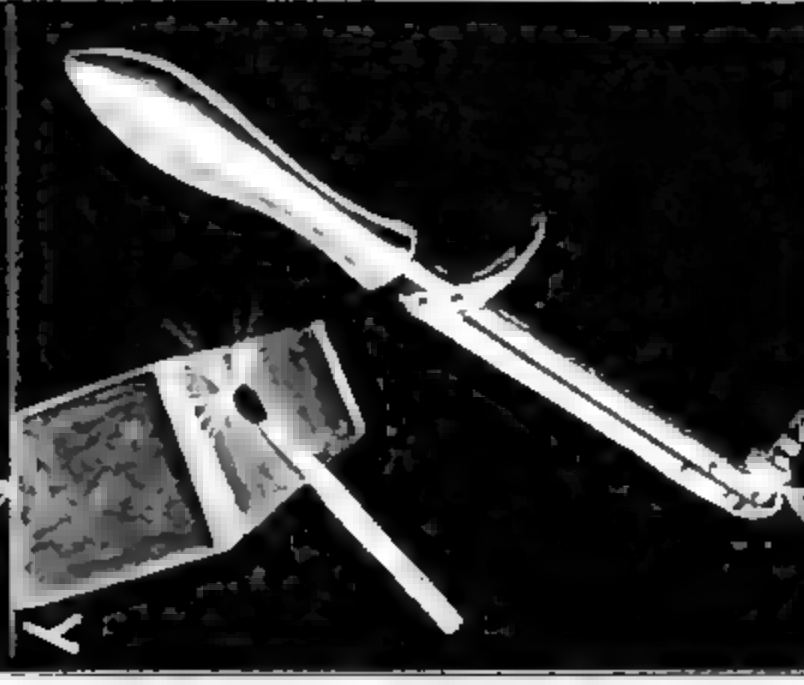
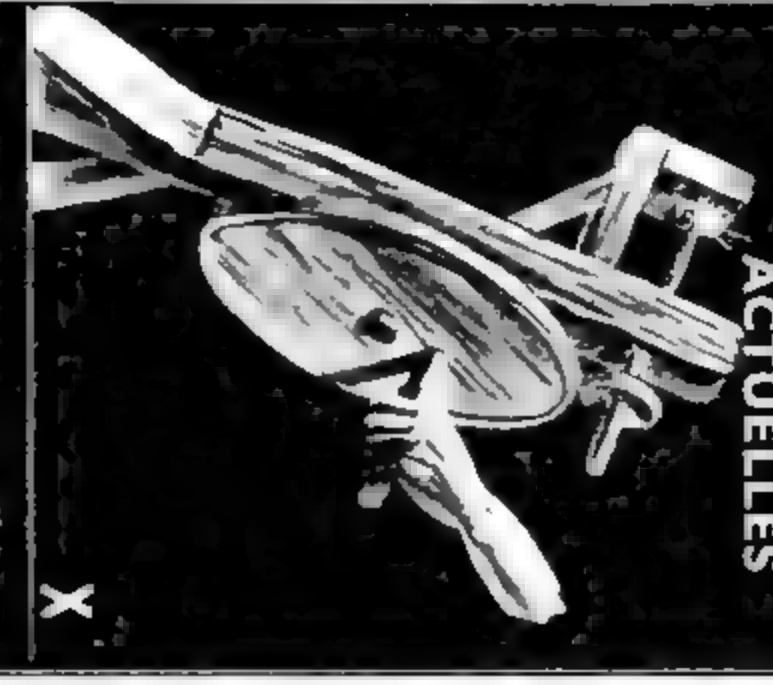
TECHNIQUE DE BASE



ÉVOLUTION DES PROCÉDÉS



APPLICATIONS ACTUELLES



PERCUSSION

FRICTION

GIRATION

• **MATÉRIEL :** A. Bâtons à feu (type taennantien). — B. Bâton à feu et frottoir (Mélanésie, Australie). — C. Pierres.

d'un rapide mouvement de rotation. — II. Le bâton à feu est frotté rapidement sur le frottoir. — III. Les deux corps durs (pierres) sont heurtés l'un contre l'autre. • **ÉVOLUTION DES PROCÉDÉS :** 1. Le bâton à feu est tourné, non plus

entre les paumes, mais à l'aide d'un fil (laine ou boyau d'animal). C'est une méthode australienne. — 2. Le fil est tendu par un arcet (méthode australienne). — 3. Le bâton frotteur est tenu par une pièce creusée en alvéole (Indiens

dacotah). — 4. Le bâton n'est plus tenu par la main (méthode irouloise). — 5. Mouvement de sciage : la scieure incandescence tombe sur de l'étoffe (Australie). — 6. Une laine remplace l'objet tenant lieu de scie (Australie). — 7. Frottement

de deux bâtons (Mélanésie, Europe primitive). — 8. Frottement d'un objet dur dans une rainure (Australie). — 9. Percuteur métallique monocol. — 10. Percuteur métallique chinois (2 000 ans avant J.-C.). — 11. Briquet tibétain (III^e siècle). — 12.

Briquet d'Indonésie (sorte de pompe de biyolette) : en appliquant un choc violent sur le pommeau de l'instument on comprime l'air dans le cylindre et l'élévation de température suffit à enflammer l'étoffe fixée à l'extrémité du piston).

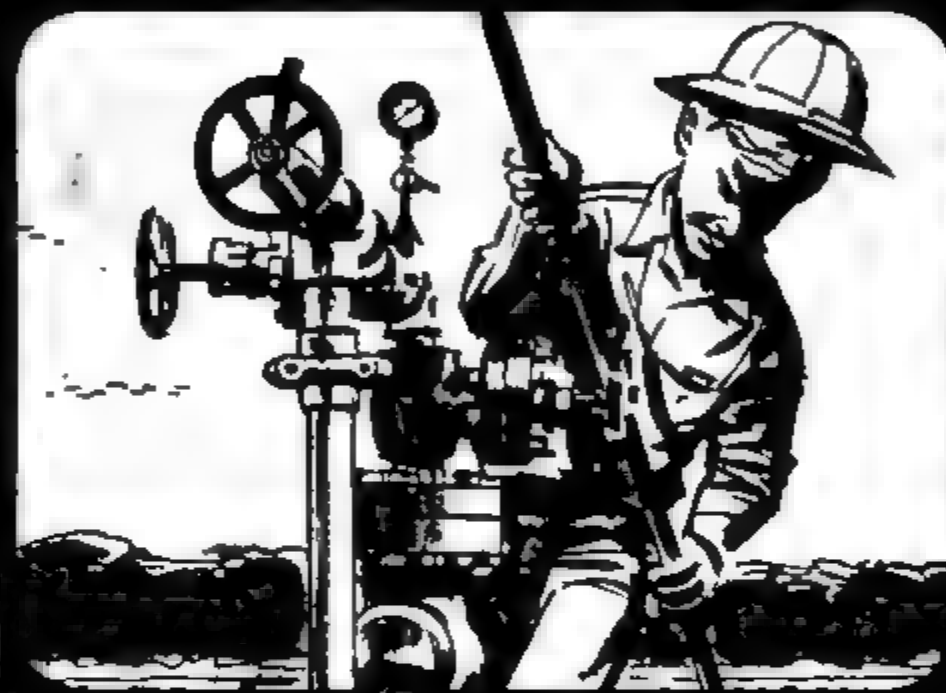
• **APPLICATIONS ACTUELLES :** X. Tourniquet à feu tibétain (env. 1886). — Y. Allume-par et allumette (perfectionnement rudimentaire d'un moyen primitif !). Z. Arquebuse, fusil, revolver.

A cartoon character of a smiling man with a large head, wearing a suit and tie, with the Esso logo on his chest.

Parfois, la nuit, ils entendaient des tam-tams.



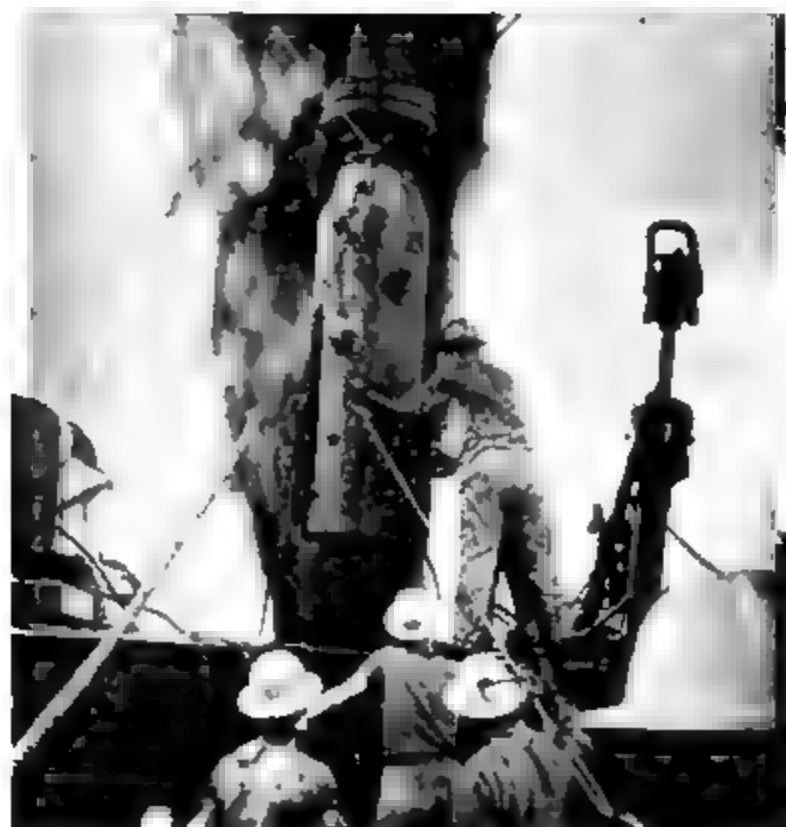
Puis, il referme la vanne — c'est moins dur.



Le brignet. La deuxième branche résineuse...



FIN



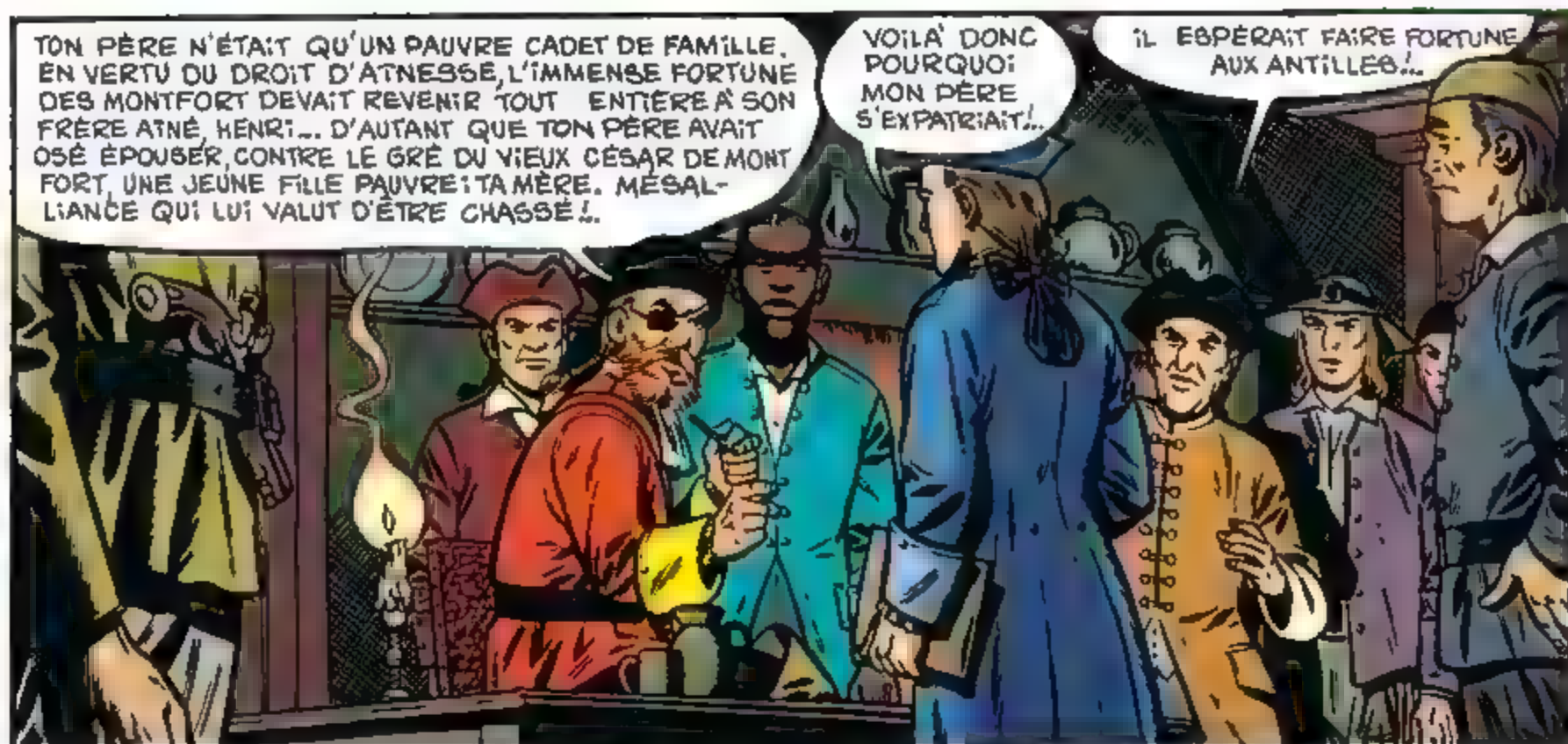
Vite! un creșter!

le DEMON des CARAÏBES

TEXTE: J.M. CHARLIER

DESSIN: V. HUBINON

RESUME. — Eric refuse de reprendre la mer aux côtés de Barbe-Rouge lui pirate. Barbe-Rouge lui révèle alors qu'il n'est pas son fils, mais bien l'héritier d'un des plus grands noms et d'une des plus grosses fortunes de France...



TON PÈRE N'ÉTAIT QU'UN PAUVRE CADET DE FAMILLE. EN VERTU DU DROIT D'ATNESSE, L'IMMENSE FORTUNE DES MONTFORT DEVAIT REVENIR TOUT ENTIÈRE À SON FRÈRE AÎNÉ, HENRI... D'AUTANT QUE TON PÈRE AVAIT OSÉ ÉPOUSER, CONTRE LE GRÉ DU VIEUX CÉSAR DE MONTFORT, UNE JEUNE FILLE PAUVRE ET AMÈRE. MÉSALLIANCE QUI LUI VALUT D'ÊTRE CHASSÉ !

VOILÀ DONC POURQUOI MON PÈRE S'EXPATRIAIT !

IL ESPÉRAIT FAIRE FORTUNE AUX ANTILLES...

PEU APRÈS TON PÈRE, HENRI, SON AÎNÉ, EST MORT LUI AUSSI... SANS POSTÉRITÉ. PUIS, ÇA A ÉTÉ LE TOUR DE CÉSAR. TOUT L'HÉRITAGE DES MONTFORT TE REVIENT DONC DE PLEIN DROIT, BIEN QU'IL SOIT TOMBÉ AUX MAINS DU COMTE D'ARGOUT !



LE COMTE D'ARGOUT ?

UN TRÈS VAGUE PARENT DE TON PÈRE, MAIS, SI J'EN CROIS MES RENSEIGNEMENTS, UNE FRANCHÉ FRIPAILLE QUI, MALGRÉ SES TITRES INDÉNIALES, NE S'EST GUÈRE DISPOSÉ À TE RESTITUER TES BIENS !



DAME ! NUL NE TE SAVAIT ENCORE EN VIE ET BIEN DU TEMPS A PASSÉ ! MAIS, BAH ! TU ES DE TAILLE À TE DÉFENDRE ET À FAIRE RENDRE GORGE AU FRIPON QUI T'A DÉPOUILLÉ !

MORBLEU ! GA, JE VOUS LE JURE !

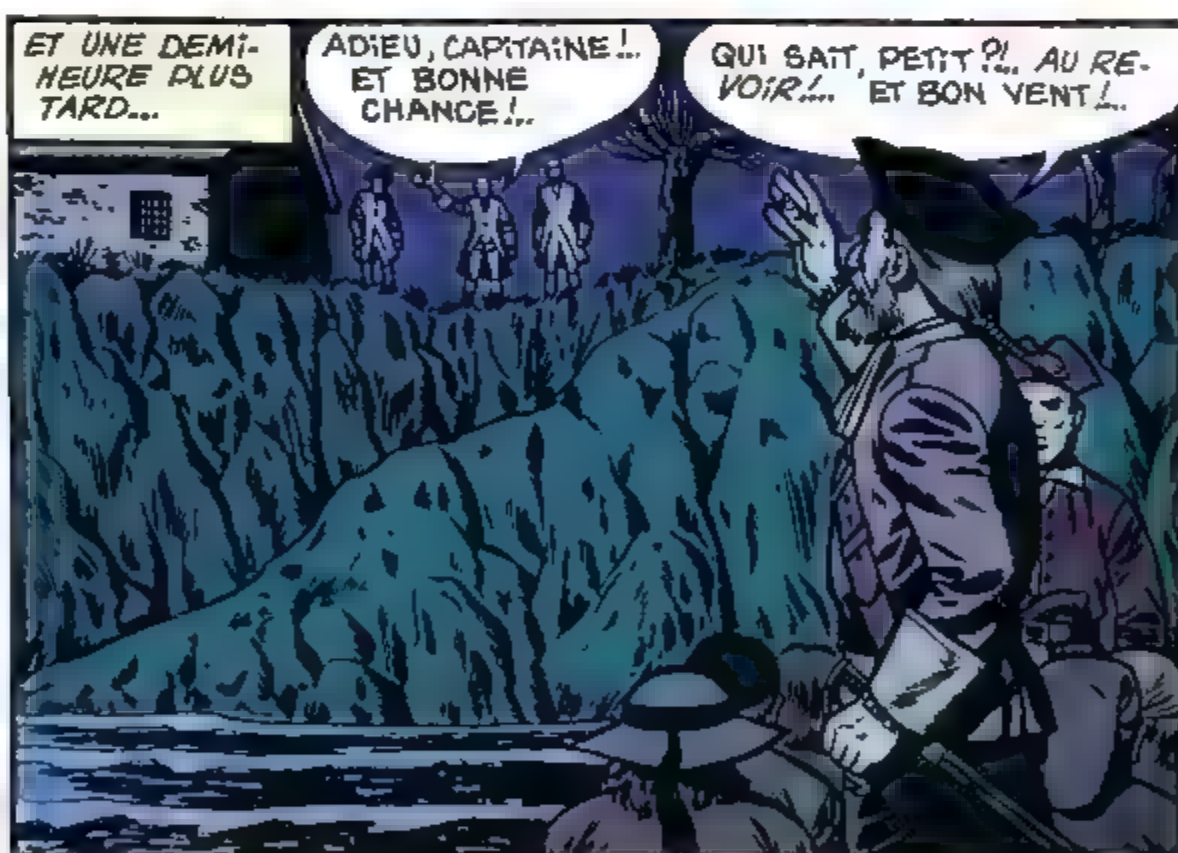


BIEN PARLÉ, PETIT ! A PRÉSENT, TU SAIS TOUT... NOUS VOILÀ QUITTES ! IL ME RESTE À TE SOUHAITER BONNE CHANCE ! L'AUBE EST PROCHE ! SI JE N'AI PAS REGAGNÉ LA HAUTE MER QUAND LE SOLEIL SE LÈVERA, JE SUIS PERDU !



JE TE LAISSE BABA ET TRIPLE-PATTES ! CE SERA MON DERNIER CADEAU ! ILS T'AIMENT MIEUX QUE MOI ET TU AURAS BESOIN D'EUX... ET, SI UN JOUR TU CHANGES D'AVIS, SI TU REGRETTAIS LA VIE RUDE MAIS LIBRE DES FRÈRES DE LA CÔTE, METS LE CAP À L'OUEST ! IL Y AURA TOUJOURS UN COMMANDEMENT POUR TOI SUR LE "FAUCON NOIR" !

N'Y COMPTÉZ PAS, MON P... JE VEUX DIRE : CAPITAINE ! MAIS DU FOND DU CŒUR : MERCI ! MERCI POUR TOUT ! JE N'OUBLIERAI JAMAIS !



ET UNE DEMI-HEURE PLUS TARD...

ADIEU, CAPITAINE ! ET BONNE CHANCE !

QUI SAIT, PETIT ? AU RE-VOIR ! ET BON VENT !



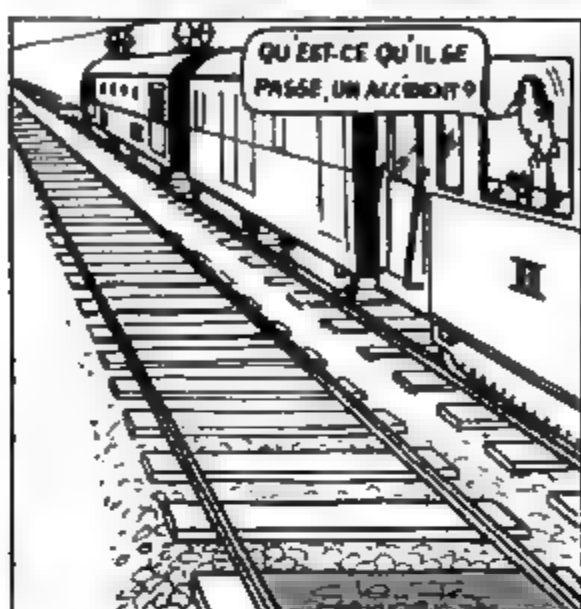
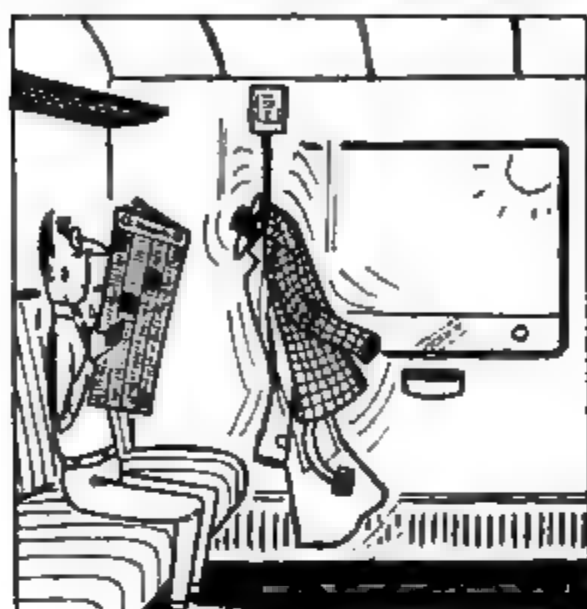
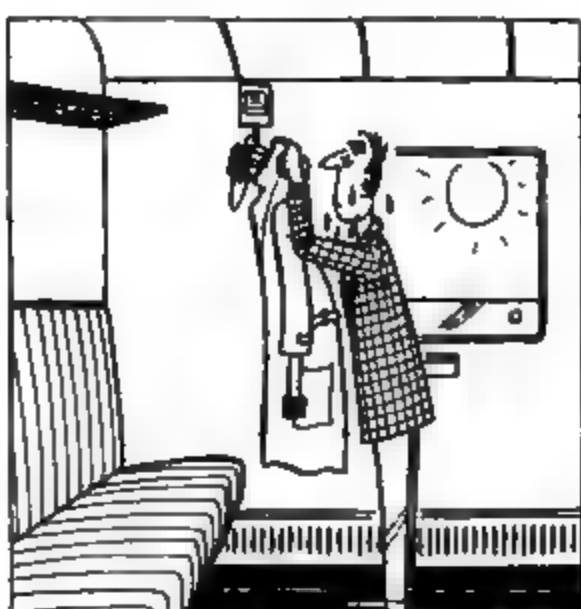
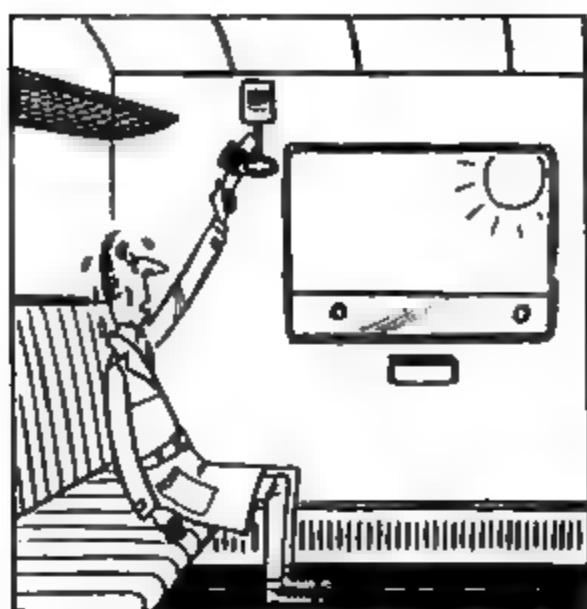
ET UNE HEURE PLUS TARD, DEBOUT SUR LES FALAISES, ÉRIC, ARMÉ D'UNE LONGUE-VUE, REGARDE MÉLAN COLIQUÈMENT FUIR SOUS LE VENT, TRÈS LOIN SUR L'OcéAN, UN HAUT GRÈEMENT SON BRE. SUR BON VIEUX "FAUCON NOIR", BARBE-ROUGE A REMIS CAP À L'OUEST, VERS LES MERS CHAUDES OÙ L'ATTENDENT DE TERribLES ET SANGLANTEs AVENTURES. LA TERREUR VA RÉGNER À NOUVEAU SUR LA MER DES CARAÏBES.

ERIC LE REVERRA-T-IL JAMAIS ? REDEVIENDRA-T-IL THIERRY DE MONTFORT ? RETROUVERA-T-IL SES TITRES ET SA FORTUNE ? FINIRA-T-IL DANS LA PEAU D'UN DES PLUS RICHES GENTILSHOMMES DE FRANCE ?

VOUS LE SAUREZ EN VIVANT AVEC LUI LE PROCHAIN ÉPISODE DE CETTE AVENTURE :



R.62.B.



M. Flechette a eu la chance de trouver un compartiment vide où il s'est installé dans le sens de la marche du train. Mais il est détreuit : regardez où il a accroché son manteau ! Gageons qu'il aura quelques ennuis avec le chef de train !

D'autre part, si vous examinez attentivement ces quatre dessins, vous constaterez que l'un d'eux comporte une impossibilité par rapport aux 3 autres. Lequel ?

Vous retrouverez sur les antennes de Radio-Luxembourg : ● L'équipe Pierre Bellemare - Jean-Paul Rouland, dans leur émission « Carnet de Bal », tous les dimanches, à 20 h 40. ● Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur Robillard, tous les jeudis dans votre émission « Pilote », de 13 h 30 à 14 h 30. ● Votre ami, Marcel Fort, tous les lundis à 20 h 55, pour le « Crochet radiophonique » et sur les antennes de Radio-Monte-Carlo. ● Et le célèbre Homme des Vœux, tous les jours (sauf le dimanche), à 12 h 26, et sur les antennes de Radio-Monte-Carlo.

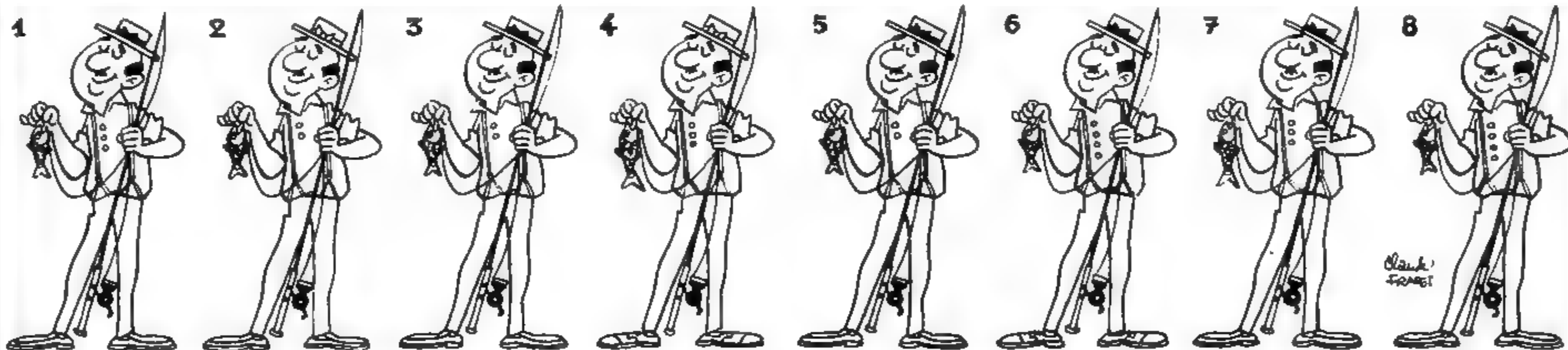


TRANCHE DE VIE

Profitant des journées ensoleillées de l'été, Jean-Paul Rouland flâne sur les Champs-Élysées, en croquant, avec gourmandise, quelques bonbons.

Mais attention ! tels que nous vous les présentons, ces photos ne représentent pas la véritable succession des faits, c'est-à-dire qu'elles ne respectent pas l'ordre chronologique.

A vous de le rétablir en vous aidant de certains détails.



LA PÊCHE MIRACULEUSE

Ce petit poisson ne deviendra jamais grand !... Nestor Bouchon est passé par là ! Regardez bien ces huit dessins qui semblent iden-

tiques. Deux seulement sont parfaitement semblables. Un peu d'attention vous permettra d'identifier lesquels.

DEVENEZ UN BON JOUEUR D'ÉCHECS

PAR L'ANGE

COUPS DE MAINS ET ATTAQUES SURPRISES

Combien de fois de grandes batailles ont-elles tourné court, été perdues ou gagnées à la suite d'un coup de main bien monté, d'une attaque surprise ? Nous allons voir qu'aux échecs il en est de même.

Voici d'abord un exemple de mat étouffé, position où le Roi, empêtré au milieu de

ses propres pièces qui le paralysent, se trouve soudain échec et mat.

Blanc Noir

1. P e2 - e4 P e7 - e5.
2. P f2 - f4 P e5 × P f4.
3. C g1 - f3 P g7 - g5.

Nous avons déjà vu que ce sacrifice d'un Pion en vue de faciliter l'occupation du centre s'appelle Gambit, ici accepté par noir qui lance aussitôt une attaque sur l'aile.

4. P d2 - d4. P g5 - g4.
5. C f3 - e5 D d8 - h4 +.
- Faire ainsi donner le Garde au début d'une bataille est toujours hasardeux, même si l'attaque qui en résulte semble puissante.
6. P g2 - g3 P f4 × P g3.
7. D d1 × P g4 P g3 - g2 + découvert !
8. D g4 × D h4 P g2 × T h1 = D !

La Dame a été volontairement sacrifiée pour permettre au Pion d'attaquer la Tour, de la prendre et d'être aussitôt promu Dame ! Noir a donc gagné une Tour dans l'affaire. Par contre, voyez comme cette nouvelle Dame

noire se trouve curieusement emprisonnée, isolée et loin des autres pièces noires dont pas une seule n'est encore développée.

9. C b1 - c3 F f8 - e7.
10. D h4 - h5 C b8 - c6 (fig. 1).

Trop tard, noir tente de faire de la place, développer ses pièces et sa Dame, au loin, ne peut lui être d'aucun secours !

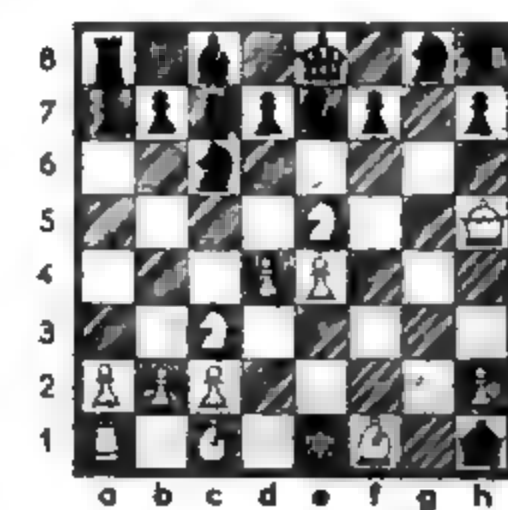
11. C e5 × P f7 C g8 - f6.
12. C f7 - d6 ++ !

Ecrasant avantage de l'échec double ! Ne pouvant prendre à la fois les deux pièces mettant son Roi en échec, noir se trouve dans l'obligation de le déplacer. Il

rentre dans sa coquille qui va devenir son tombeau.

- R e8 - d8.
13. D h5 - h8 + C f6 × D e8.

Noir aurait aussi pu prendre avec la Tour. Le résultat



LE JEU de l'homme des vœux

L'Homme des Vœux vous propose trois informations. Une seule est vraie, les deux autres sont entièrement sorties de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● ALLEMAGNE

Lire son « journal au lit » sans importuner le conjoint qui préfère le sommeil à l'actualité, devient possible en Allemagne.

L'on peut tourner, plier et froisser les pages de la Gazette de Francfort, elles restent silencieuses. Les feuilles ont la consistance du papier et la souplesse du tissu.

Voilà un nouveau journal qui fera quand même du bruit...

● AMÉRIQUE

Si le timbre-poste présente un caractère artistique, seule l'expression picturale en bénéficie, et la littérature ne jouissait pas des avantages de cette vulgarisation. Désormais, les beaux textes trouveront (une petite place) et un grand nombre de lecteurs par le truchement des vignettes d'affranchissement dont une récente émission présente des extraits de la Bible, en micro-imprimerie.

● ITALIE

Si le poids des ans fait pencher la Tour de Pise, il n'en est pas moins vrai que son attitude insolite excite la curiosité du voyageur.

Celui-ci sera bientôt déçu car les services des Beaux-Arts ont décidé de rendre à ce monument un aplomb plus conforme aux règles de la construction.

La tour, trop vétuste, ne peut être redressée, disent les spécialistes ! Qu'à cela ne tienne. Nous donnerons au sol qui l'entoure le profil nécessaire pour rétablir la perpendiculaire.

Lisez (à l'envers) la solution des jeux

LA PÊCHE MIRACULEUSE... les dessins 3 et 5 sont semblables. L'HOMME DES VŒUX : FAUX — FAUX. EN ROUTE POUR LES VACANCES. C'est le dessin 4. En effet, sur ce dessin, le train roule sur la voie de droite. Chacun sait que les trains français roulent à gauche ! TRANCHE DE VIE 1^{re} photo : la photo 3. Jean-François Roulland est devant le kiosque à journaux, un paquet de bombes, fermé, sous le bras. 2^e photo : la photo 1. Un journal, le Post, a disparu de l'éventaire et un autre monsieur est devant le kiosque. Paquet fermé. 3^e photo : la photo 4. Le paquet est toujours fermé, le journal toujours absent. 4^e photo : la photo 2. Mais le monsieur a acheté un journal. Le journal Post a été rampli, mais le paquet de bombes est ouvert. L'INSPECTEUR ROBILLARD Le monsieur qui s'apprête à mettre ses valises dans le coffre arrière de sa Dauphine n'est vraisemblablement pas le propriétaire de cette voiture, car il saurait, comme vous, que c'est le moteur qui se trouve à cet emplacement !

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Ne manquez pas de regarder attentivement cette nouvelle enquête car vous ne devez compter que sur vous-même, et non sur Robillard !, pour découvrir la clé du problème posé.



● Ce jour-là, le quartier des Alouettes est en émoi. La police recherche un voleur qui vient d'opérer.

S'il manque de flair, l'inspecteur Robillard n'en a pas moins beaucoup de courage. Ainsi, aujourd'hui, il va déployer une nouvelle fois autant d'activité que, par malheur... d'inutilité.



● Sans perdre une seconde, l'inspecteur Robillard interrompt tous les passants qu'il rencontre.



● Un homme se préparant à mettre ses valises dans sa Dauphine n'échappe pas à ses investigations.



● Arrivé à l'autre bout de la rue, l'inspecteur Robillard interrompt vainement un dernier passant.



Vous retrouverez une autre enquête inédite de l'inspecteur Robillard, dans l'émission PILOTE, que vous écouterez tous les jeudis de 13 h 30 à 14 h 30 sur les antennes Radio-Luxembourg (1.293 m. gr. ondes).

aurait été le même. Il ne peut plus empêcher blanc de faire échec et mat !

Et voici un piège et une attaque surprise qui se passent de commentaires. Cette partie fut jouée par Harr-

witz, un des meilleurs joueurs du monde au siècle dernier. Harrwitz avait les noirs.

Blanc Noir
1. P d2 - d4 P d7 - d5.
2. P c2 - c4 P e7 - e6.

Ce gambit (offre de sacrifice d'un Pion) s'appelle le Gambit Dame puisqu'il est joué du côté de la Dame. Il est ici refusé par noir qui préfère lutter au centre.

3. C b1 - c3 C g8 - f6.
4. F c1 - g5 C b8 - d7.
5. P c4 × P d5 P e6 × P d5.
6. C b3 × P d5 C f6 × C d5 !

C'est le piège... mais cette Dame est bien tentante !

7. F g5 × D d8 F f8 - b4 +
8. D d1 - d2

Et l'on déchanté ! Noir prend maintenant tout son temps pour monter son attaque.

..... R e8 × F d8.
9. P e2 - e4 T h8 - e8.
10. P f2 - f3 P f7 - f5.
11. F f1 - d3 C d5 - f4 ! (fig. 2).
12. R e1 - d1 F b4 × D d2.
13. R d1 × F d2 C f4 × F g2.
Abandonne.

Rejouez maintenant ces deux parties et tâchez de répondre à ces quelques questions :

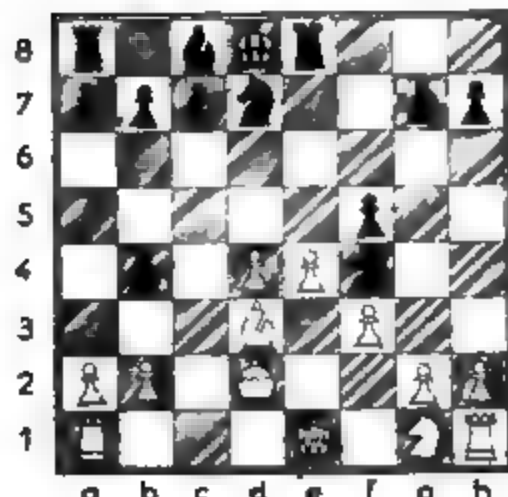
1. Au 11^e coup de la première partie (fig. 1), pourquoi blanc ne joue-t-il pas D h5 × P f7 + ?
2. Au 12^e coup, pourquoi noir ne joue-t-il pas R e8 - f8 ?
3. Quel est le coup joué par blanc pour faire échec et mat ?

4. Dans la deuxième partie, au 10^e coup, puisque, clouée, la Dame est irrémédiablement perdue pourquoi blanc ne joue-t-il pas : D d2 × F b4 ?

5. Au 12^e coup (fig. 2), ici encore, pourquoi ne pas prendre le Fou noir à b4 avec la Dame ?

SOLUTION DES EXERCICES DE LA SEMAINE DERNIÈRE

1. Le jeu de Madame Rémesat aurait été beaucoup plus solide si elle avait joué simplement C g1 - f3, et si noir prend son Pion à f4, la reprendre avec son Fou à c1, contribuant ainsi au développement utile de ses pièces.
2. Il fallait parer à la menace de mat par D f6 - f2 ! Mieux aurait valu D d1 - e2.
3. Napoléon fit échec et mat en jouant au 13^e coup : D b6 - d6.





Rouget de Lisle, auteur de la célèbre chanson française.

"CET AIR A DES MOUSTACHES!" (NAPOLEON)

LA MARSEILLAISE

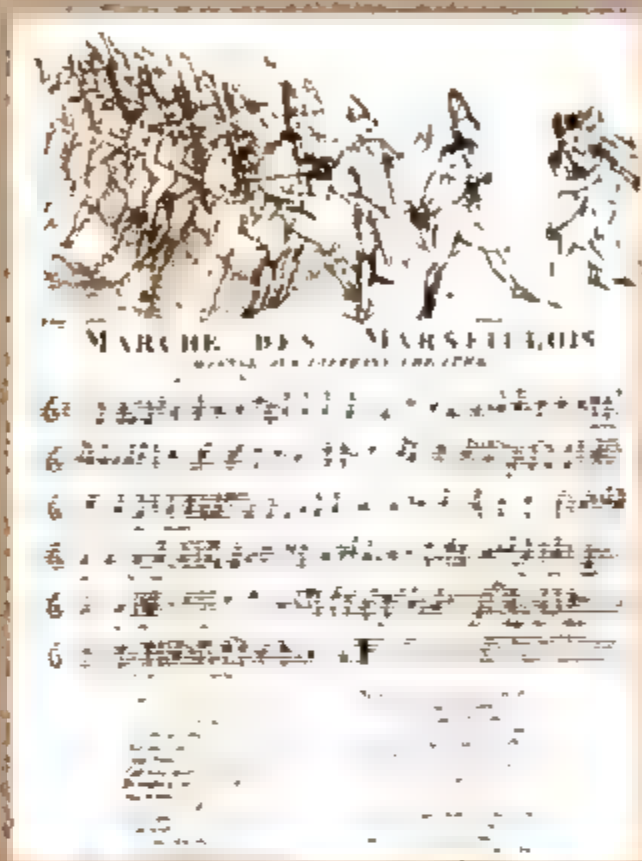
« La Marseillaise » aurait pu tout aussi bien s'appeler « La Strasbourgeoise » ou « L'Alsacienne ». Lorsque Rouget de Lisle la composa il était en garnison à Strasbourg, cette chanson reçut d'ailleurs le titre de : « Chant de guerre de l'armée du Rhin ». Composé en 1792, cet hymne de gloire connu réellement la gloire lorsque les fédérés Marseillais, montant drapeau en tête sur Paris, passèrent les portes de la ville aux accents de ces strophes guerrières. Les Parisiens la baptisèrent aussitôt : « Marseillaise ».



Dans cette chambre de la propriété « Le Chevalerie », naquit de Lisle.



Rouget de Lisle chantant la Marseillaise chez Dietrich. La marche des Marseillais, d'après gravure de l'époque.



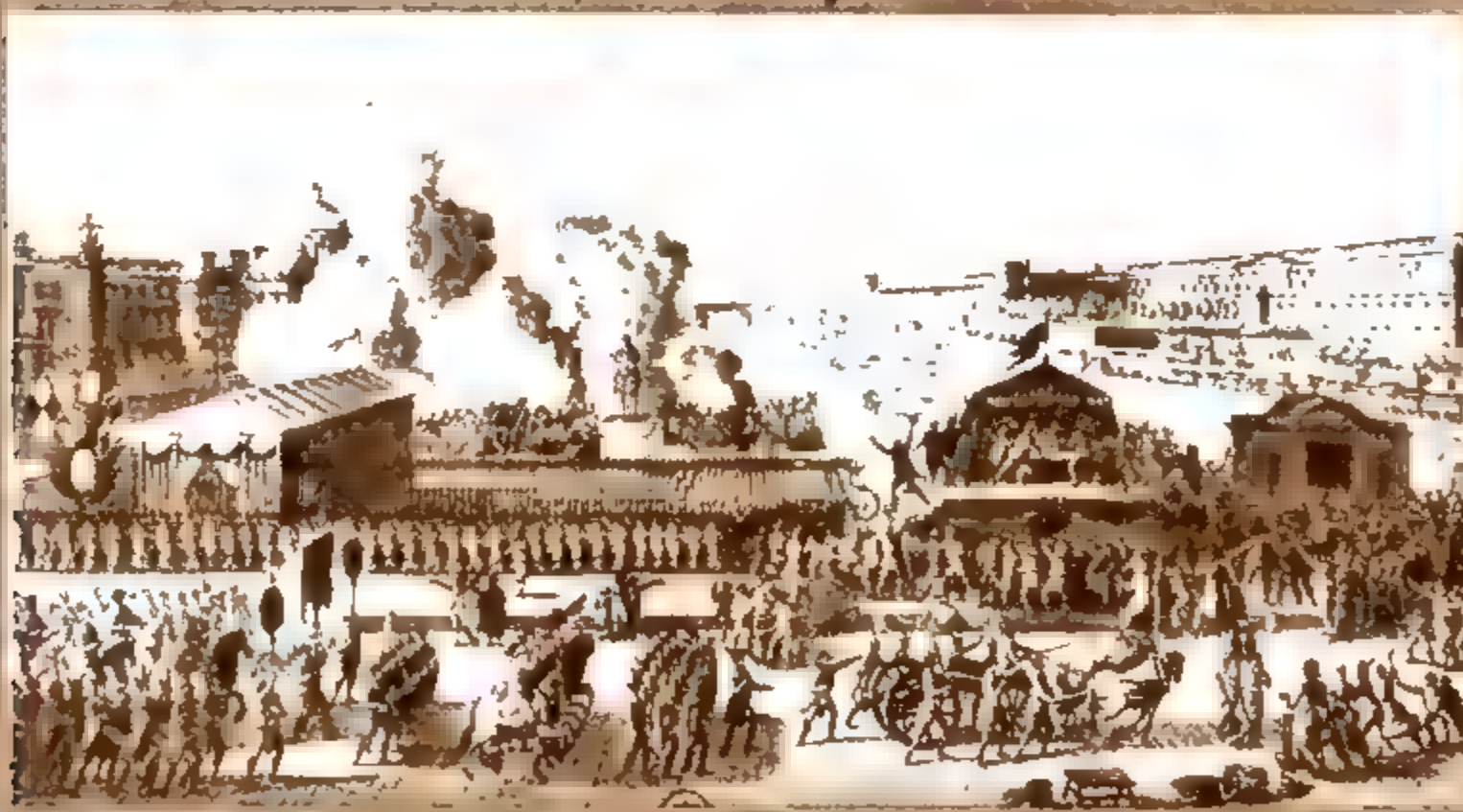
C'est dans cette maison que Rouget de Lisle interpréta pour la première fois son hymne guerrier devant le maire de Strasbourg, Dietrich.



La Révolution qui avait été le fait du peuple se trouva menacée par les armées étrangères. La convention proclama alors la patrie en danger.



C'est sous cette stèle que repose Rouget de Lisle. Sous un médaillon de David d'Angers, le sculpteur a gravé le premier couplet de la Marseillaise.



Le jeune Rouget était l'aîné d'une famille de sept enfants. Claude-Joseph connut donc une jeunesse heureuse. Son père s'adonnait à la musique et, lorsque des orchestres de chambre s'improvisaient chez ses parents, le petit garçon se glissait derrière la porte du salon et là il écoutait... Ses espiègleries sont restées célèbres.



Claude-Joseph adorait la campagne et, en particulier, les longues randonnées dans les bois. Or, à quelques kilomètres de Lons-le-Saunier, se trouvait le petit village de Montaigny où son père acheta un domaine. L'enfant y passa avec ses frères et sœurs les plus belles heures de sa vie. Son intrépidité lui jouait des tours.



Il avait à peine huit ans lorsqu'une troupe de musiciens ambulants s'installa sur la place de Montaigny. Ce concert en plein vent plongea le jeune Rouget dans le ravissement. Amusé, l'un des saltimbanques confia à l'enfant une paire de timbales, puis deux baguettes. Rouget frappa en mesure au grand étonnement des badauds.



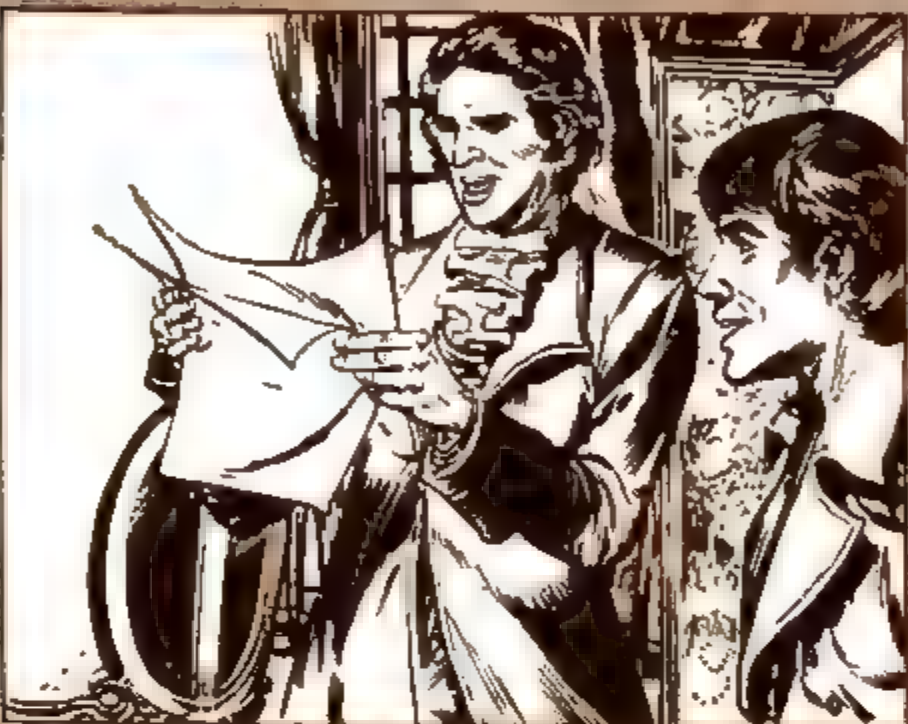
Pour fêter les dix-huit ans de Camille, sa fiancée, Rouget décida de tirer lui-même un feu d'artifice dans le jardin. Toute la journée, le jeune homme avait préparé ses fusées. Lorsqu'il alluma la première pièce, une étincelle jaillit... monta... Puis, sans raison, la fusée décrivit une courbe et alla frapper Camille à la tête...



20 avril 1792. L'Assemblée législative déclare la guerre à la coalition austro-prussienne. A la frontière de l'Est, les Autrichiens massent leurs troupes. Pourtant, le capitaine Rouget de Lisle reçoit un billet du général Kellermann. Il lit: Mardi 24 avril, à l'occasion du départ des volontaires, il y aura une soirée chez les Dietrich.



Ce soir-là, au cours du dîner, on parla naturellement de la guerre. Le maréchal de Luckner regretta que les soldats partant pour le front n'aient comme chant de route que le « Ça ira! ». C'est alors que le maire de Strasbourg s'adressa à Rouget de Lisle: « Eh bien, qu'attendez-vous, on vous dit poète et bon musicien! »



Rentré chez lui, Rouget de Lisle saisit son violon. Et, d'un seul jet, il va improviser cinquante vers qui bouleverseront le monde! A six heures et demie du matin, après une nuit blanche, il réveille Dietrich et lui présente sa chanson. Contrairement au tableau de Pils, ce jour-là Rouget de Lisle n'a pas chanté son hymne.



Quelques jours plus tard, le baron de Dietrich publiait l'hymne dans « La Feuille de Strasbourg ». Un exemplaire tomba, par hasard, entre les mains d'un officier du bataillon de Rhône-et-Loire. Celui-ci montra la chanson à ses soldats qui s'écrièrent: « Quel diable d'air! Il a des moustaches! ». Aussitôt ils l'adoptèrent.



Sur la route qui devait mener les volontaires à Paris, ce fut extraordinaire, les soldats trouvaient leur fatigue en chantant: « Aux armes, citoyens... » Dès qu'ils les entendaient, les habitants des villes et des villages allaient à la rencontre du « Bataillon de la Canebière ». Et tout le monde reprenait en chœur les strophes guerrières...



Après avoir remonté le Rhône, les Marseillais s'arrêtèrent à Valence. Or l'abbé Peissonneaux remarqua qu'on avait oublié la jeunesse dans le « Chant des Marseillais ». Il ajouta alors à l'hymne une septième strophe: « Nous entrerons dans la carrière / Quand nos aînés n'y seront plus. »



Le 10 août 1792, le bataillon des fédérés marseillais était à Paris et participait à la prise des Tuileries, en chantant l'hymne. A Jemmapes, à Nerwinden, l'armée marche à ses accents. « Serrez vos bataillons, dit Dumouriez dans une proclamation, baissez vos baïonnettes, entonnez l'hymne des Marseillais et vous vaincrez! »



A Paris, au Champ de Mars, on a dressé une montagne artificielle; des groupes d'hommes et de femmes échelonnés, chantent. Cette fois les paroles sont de J.-M. Chénier, mais l'air est toujours celui de Rouget de Lisle. La Marseillaise fait maintenant partie du programme des fêtes de toutes les grandes solennités révolutionnaires.



En 1793, Rouget de Lisle fut arrêté. Le 9 Thermidor le délivra, mais la Marseillaise fut alors interdite. En 1795, on la déclara chant national officiel. « Votre hymne, dit Klopstock à Rouget de Lisle, a moussonné 50 000 braves. » Le Directoire supprima la Marseillaise, le Consulat, l'Empire et La Restauration la condamnaient.

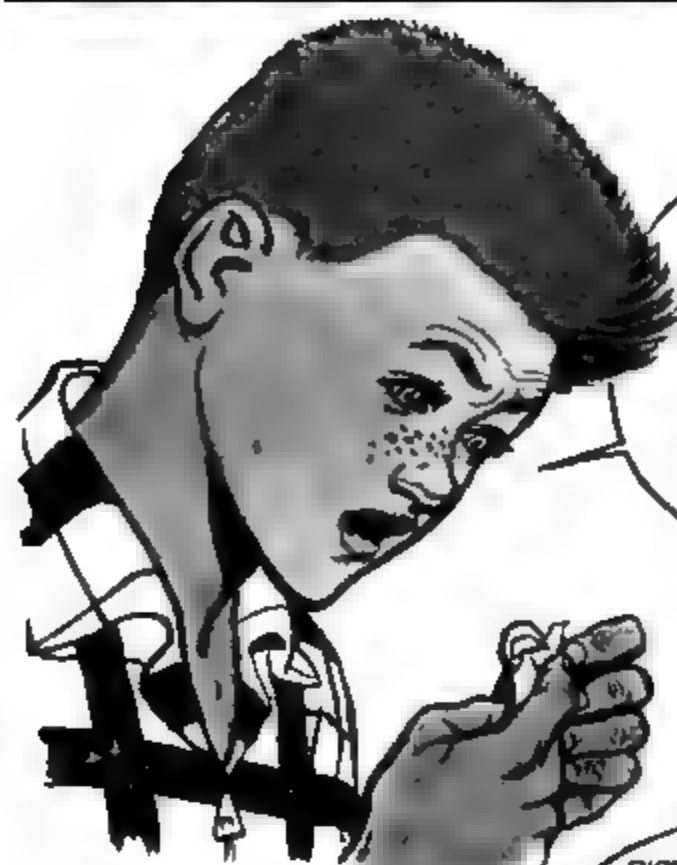


Un jour, Rouget ayant pris pour guide un jeune garçon, celui-ci se mit à chanter: « Allons enfants... » Que chantes-tu là, petit? « La chanson des Marseillais! » Mais cette chanson a été composée à Strasbourg? « Elle n'est pas de Strasbourg, répliqua l'enfant. Ce sont les Marseillais qui l'ont amenée à Paris. »



1828. Seul, remis par sa famille, Rouget de Lisle est venu s'installer à Paris. C'est la misère. Ses ennemis en profitent pour le faire emprisonner. Le 26 juin 1836, Rouget de Lisle est au plus mal. Un de ses amis fut même obligé de payer ses funérailles. Le 14 juillet 1915, le gouvernement décida de transférer ses cendres aux Invalides.

RESUME. — Jacques Le Gall passe ses vacances dans les Alpes autrichiennes. Un mystère plane sur le Totesgebirge, et Jacques Le Gall mène seul son enquête, au bord du lac de la Traun.



LE LE PLAN TRACÉ PAR VON LUTZEN EST DEVENU ILLISIBLE!... IMPOSSIBLE DE RETROUVER AUCUNE INDICATION! LE SECRÉT DE L'ACCÈS DU FOND DU LAC EST DÉTRUIT...



BAH!... ÇA VAUT PEUT-ÊTRE MIEUX AINSI, LE TRÉSOR QUI DORT BOUT LES EAUX DU TOPLITZSEE A DÉJÀ COÛTÉ LA VIE À TANT DE GENS!... VON LUTZEN, RUDI ET PROBABLEMENT TOUTS CES INCONNUS QUI ONT ÉTÉ ASSASSINÉS DANS LA RÉGION.

MAIS JACQUES LE GALL EST DÉÇU... SA SOIF D'AVENTURES, SON GOUT DU MYSTÈRE, L'INCITENT À NE PAS S'AVOUCER VAINCU ET À POURSUIVRE PLUS LOIN L'ÉTRANGE ET DANGÉREUSE ENQUÊTE À LAQUELLE LE HASARD L'A MÊLÉ... ET BIENTÔT TOUTES SES HÉSITATIONS, TOUTES SES RÉSOLUTIONS, SONT EMPORTÉES, BALAYÉES, PAR LE DÉSIR D'EN SAVOIR PLUS...



ET BIENTÔT, SA DÉCISION EST PRISE...

LA SEULE PISTE QUI NE ME SOIT PAS FERMÉE EST CELLE DE VON LUTZEN... QUI SAIT?... PEUT-ÊTRE A-T-IL LAISSÉ EN ALLEMAGNE, LÀ OÙ IL HABITE, DES DONNÉES SUFFISANTES POUR RETROUVER SON SECRÉT...

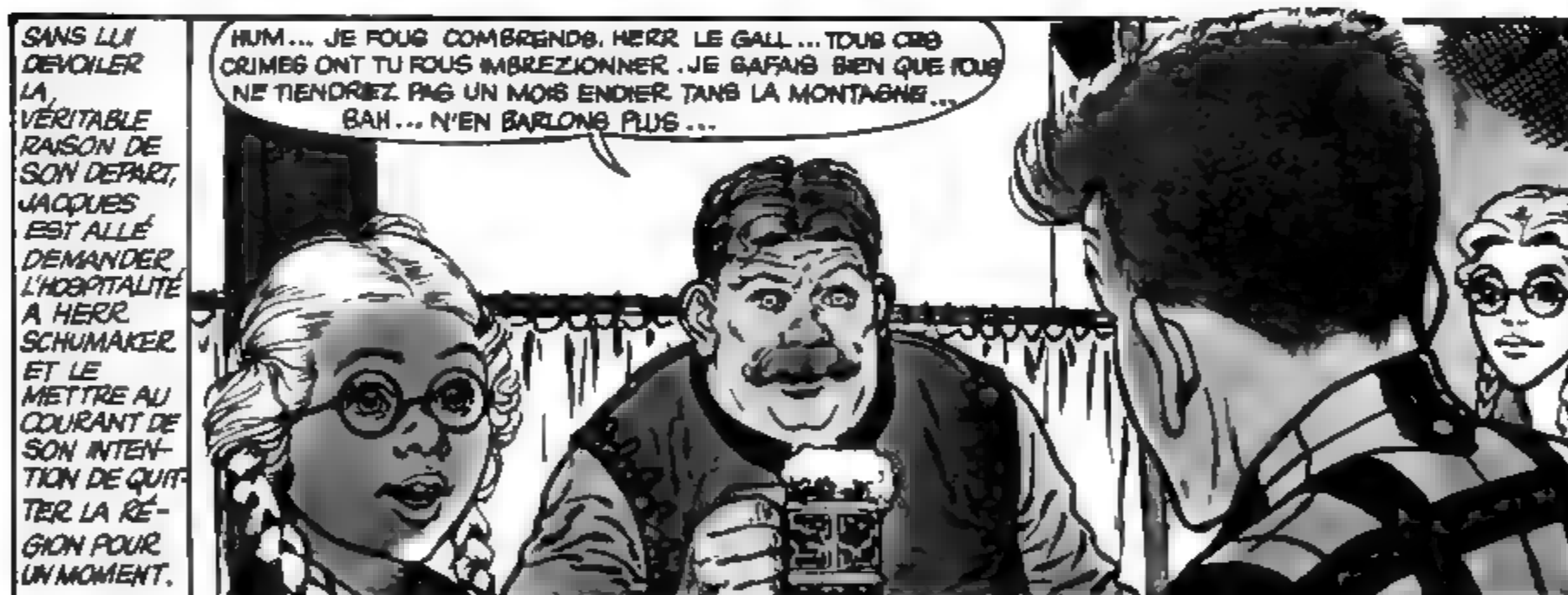


SA MÈRE, CETTE FEMME DONT IL AVAIT LA PHOTO DANS SON SAC, VIT PEUT-ÊTRE ENCORE... JE PUIS LA RETROUVER GRÂCE AU PHOTOGRAPHE DE BERLIN DONT L'ADRESSE FIGURAIT AU DOS DU CLICHÉ...



EMPORTÉ PAR SON DÉMON, JACQUES A PRIS LA DIRECTION D'INNSBRUCK.

LA MALHEUREUSE IGNORERA LA MORT DE SON FILS SI JE NE LA PRÉVIENS PAS! JE DOIS L'AVERTIR...



SANS LUI DÉVOILER LA VÉRITABLE RAISON DE SON DÉPART, JACQUES EST ALLÉ DEMANDER L'HOSPITALITÉ À HERR SCHUMAKER, ET LE METTRE AU COURANT DE SON INTENTION DE QUITTER LA RÉGION POUR UN MOMENT.

HUM... JE VOUS COMPRENDS, HERR LE GALL... TOUTS CES CRIMES ONT DU VOUS IMBESONNER. JE SAIS BIEN QUE VOUS NE TIENDREZ PAS UN MOIS ENCORE DANS LA MONTAGNE... BAH... N'EN PARLEZ PLUS...



ET LE LENDEMAIN...

POUR FOYACHE, HERR LE GALL!... VOUS SÉREZ TOUJOURS LE BIENVENU!

DANKÉ, HERR SCHUMAKER! AUF WIEDER SEHEN!



JACQUES A GAGNÉ LA GARE, MAIS...

DIABLE! JE VAIS ME TROUVER UN PEU À COURT D'ARGENT! J'AI TOUT JUSTE DE QUOI PAYER MON VISA POUR BERLIN ET MON BILLET DE CHEMIN DE FER... COMMENT VAIS-JE VIVRE LÀ-BAS?



HÉ... MAIS... AU FAIT, SUIS-JE BÊTE! JE N'AI QU'À CHANGER LES BILLETTS DE BANQUE ANGLAIS QUE J'AI TROUVÉS DANS LE CHALET... ÇA ME SUFFIRA LARGEMENT, JE REMBOURSERAI PLUS TARD LA MÈRE DE VON LUTZEN...



JE VAIS ALLER À LA BANQUE DE LA PLACE... TIENS... QUEL EST CE REMUE-MÉNAGE LÀ-BAS! QUE SE PASSE-T-IL DONC, ALLONS NOUS MÊLER AUX BADAUDS POUR SAVOIR...



MON DIEU! UN MORT, QUI EST-CE?

UN BERGER... UNE ESPÈCE DE VIEUX FOU! ON L'A RETROUVÉ CETTE NUIT, ENSEVELI SOUS UN ÉBOULEMENT, SUR LES RIVES DU TOPLITZSEE! LA POLICE VIENT DE LE DÉGAGER, ET DE LE RAMENER!

AVEC TOUTS CES ÉVÉNEMENTS JE NE PENSais PLUS À CE PAUVRE VIEUX. JE NE PUIS CACHER LA VÉRITÉ À LA POLICE... MIEUX VAUT ALLER RACONTER TOUT CE QUE JE SAIS...

C'EST UN ACCIDENT... LES RIVES ÉCARPÉES DU LAC SONT COMPLÈTEMENT POURRIES. LE VIEUX RUDI AURAIT DU LE SAVOIR MIEUX QUE QUICONQUE...



NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHÈRES DE FRANCE. Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord.

ATTENTION ! En aucun cas, notre journal ne transmettra les réponses ; il convient donc d'indiquer clairement dans chaque annonce l'adresse où l'on désire les recevoir.

Nous avons prévu pour vous quatre rubriques : échanges, achats et ventes, demandes de correspondants, coin des parents. Toute correspondance doit être adressée à « Petites Annonces, Journal « Pilote », 31, rue du Louvre, Paris-2^e ».

VENTE

Lots 50 illustrations théâtrales 6 NF + port Vio à la Campagne 18 années Bibles anciennes. A. LE BOUCHER, Vaucottes-sur-Mer, Yport (Seine-Maritime).

V. guitare de jazz avec pan coupé, noire et blanche. Etat neuf pr 200 NF. Ecr. à Michel PARE, 8, pl. Falret, Venes (Seine).

V. projecteur Cinéma Mistrat, moteur, 2 films coul. 2 n. et bl. PAGES. Odé. 36-66 à Paris.

Vends vélo mi-course bon état 50 NF. Ecr. SCHOULER, 9, r. Barbier-du-Mat, Paris-13^e.

V. Pilote 6 à 84 à 29 NF. GOBETTI, 2, rue Louis-Blanc, Paris-10^e.

V. chaus. foot. 43 bon état. PIEL, 14, rue de Paris, Nogent (Oise).

Vends Dinky Toys T.B. état prière aux intéressés se faire connaître à D. JAUBERT, 3 bis, rue Dr-Longchamps, Toulon (Var). Ils recevront liste détaillée et prix contre timbre.

V. sac de couchage. Etat neuf 37 NF. Ecr. KRAINIK, 36, rue Bellechasse, Paris-7^e.

V. microscope B. et G. = 250,20 NF. PRE-VOST Gérard, 36, rue de la Chapelle, Paris.

V. Pilote N° 1 à 85, 0,40 NF l'un. S'adresser WETZEL Jacques, 2, rue Ch.-Sutter, Wolfisheim (B.-Rhén.).

V. livres b. état Tintin, Pilote, Cow-boy. Lot de 10, 2 NF. J. COMPERE, Le Vast (Manche).

V. Pilote n° 16 ou 84 à 0,40 NF pièce. Mickey n° 278-470 à 0,20 NF pièce. Ina n° 88 ou 156 à 0,25 NF pièce. Intrépide n° 481-543 à 0,30 NF pièce. R. TANNIERS, Tarnat par St-Loup-sur-Aujon (Hte-Marne).

V. Pilote n° 36 à 83 à 0,40 NF le numéro. Jean-Marc DIAT, 9, rue Alfred-de-Mussat, Roanne (Loire).

V. tour bon état moteur 4 CV banlieue nord. Ecr. WALSCHAERTS, 18, rue Eugène-Sue, Paris-10^e.

V. Pilote n° 1 à 80 à 0,25 NF le numéro. Sport et Vie, n° 25 à 62 à 0,40 le numéro. Pointes athlétiques 39 à 25 NF. Meccano n° 4 25 NF. G. NAUD, 89, rue de la République, Fontenay-le-Comte (Vendée).

DIVERS

Matériel et cours prestidigitation à la portée de tous. Renseignements et documentation, SEAUVAGEOT, 84, bd Magenta, Paris.

Professeur diplômé D. cours anglais et dessin à domicile. Ecrire M. LUBOSKI, assistant d'anglais, lycée St-Louis, Paris.

Recherche boîtes allumettes toutes formes, tous pays + Pilotes 1 à 25 av. Piloteramas. Vends illustrés 185 Bayard + 20 Kwi 30 NF. Ecrire M. POREAUX, 193, rue du Fg-Saint-Denis, Paris.

Pour 3 NF. Recevrez 100 timbres nrs et abt. pts et gds formats France et Colonies 1^{er} choix. P. DIDIER, Bo. 110 CEAM GUE, Mont-de-Marsan (Landes) C.C.P. 1486-73 Nancy.

CHAUVIN, 14, allée de l'Orme, Bondy (Seine). Adopterai jeune chienne vraie cocker moins de 6 mois n'importe robe pour chasse et compagnie familiale.

Jne française désire échanger cartes post. et timbres français contre timbres tous pays, Mlle FULACHIER, 36, rue Riquet, Paris-19^e.

Cherche occasion bicyclette taille 10 ans, bon état et pz raison. S'adresser Bruno DUCOURANT, 51, rue de Montreuil, Versailles (Seine-et-Oise).

Cherche emploi comme aide-maître dans une colonie de vacances ou dans un camp volant. J'ai 15 ans 1/2. Envoyer réponse à MOUSSE Michel, HLM Bloc E. 4, Place Foch, Leval (Aisne).

CORRESPONDANTS

Ch. corresp. 14-15 a. aimant sport et ciné. MARIE Michel, C.E.G., garçons, Carantun (Manche).

Chantal TRINVAL, 140, rue du Centre Saint-Gérard, Namur (Belgique) cherche correspondant allemand même âge aimant aviation, cinéma, sports, musique et voyages.

Georges ABRASSART, 33, rue de la Gendarmerie, Quenast Brabant (Belgique), cherche corresp. parisien aimant littérature, timbres et Pilote.

TOUTE L'AVIATION FRANÇAISE

CARAVELLE
VAUTOUR
FOUGA
TRIDENT
VERONIQUE
PARCA
ETENOARD IV
COLÉOPTERE
BREGUET ALIZE
DOUGLAS DC 8
SPAD VII
MIRAGE III
FRELON
BOEING 707
SUPER BROUSSARD

avec Heller

N°1 en 61



ATTENTION LES AMIS ! BIENTOT DANS VOTRE VILLE LE GRAND CIRQUE DE FRANCE ET DE RADIO-LUXEMBOURG

Cette semaine, les amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Grass et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chatelet, les célèbres émissions : le Crochet radiophonique et le Quitté ou Double.

SUR PRESENTATION DE VOTRE « CARNET DE BORD » UNE REPRESENTATION GRATUITE AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTRÔLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'effluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique : le mardi 11 juillet, à PHILIPPEVILLE ; le mercredi 12 juillet, à LA LOUVIERE ; le jeudi 13 juillet, à LA LOUVIERE ; le vendredi 14 juillet, à NIVELLES ; le samedi 15 juillet, à ANVERS ; le dimanche 16 juillet, à ANVERS ; le lundi 17 juillet, à ANVERS ; le mardi 18 juillet, à SAINT-NICOLAS.

Petites Annonces FANFOU GRANDS CONCOURS des CREMES de GRUYERE ENTREMONT

Collectionneurs des Images des Albums FANFOU. Concurrents du JEU DES CANNIBALES. Pour échanger vos doubles, écrivez aux adresses ci-dessous :

Mme Vve ALLEMAN, Chanteloup par Lunévy (Cher).
Mme Françoise FAURITE, 73, av. du Point-du-Jour, Lyon (Rhône).
M. Robert CORRIGNAN, 91, rue de Brest, Dinan (Côtes-du-Nord).
M. Guy PERRISSIN-FABERT, 13, avenue des Iles, Annecy (Hte-Savoie).
Mme MARTIN, Saintenaires-de-Huile (Maine-et-Loire).
M. Adrien DAVID, Langannerie (Calvados).
Mme BERNARDIN, Moursac (Charente-Maritime).
Mlle Hélène ARFIN, Saint-Pierre-d'Entremont (Savoie).
Mlle Maryvonne LAHAYE, 85, route de la Gare, Combourg (Il.-et-V.).
Mlle Joëlle DELALANDE, 85, av. d'Ivry, Paris-13^e.
M. Daniel MOYSAN, 4, rue Garde-An-Aut, Margat (Finistère).
M. Jean-Bernard ROGUET, 6, av. d'Aléry, Annecy (Hte-Savoie).

Pour recevoir, vous aussi, des demandes d'échange, envoyez vos noms et adresses P. A. « FANFOU » à PILOTE. Ils seront insérés gracieusement.

AVIATION Magazine de l'ESPACE

Lecteurs de « PILOTE », le journal « AVIATION MAGAZINE de l'Espace » vous offre GRATUITEMENT un exemplaire de votre choix parmi les derniers numéros de ce périodique dans lequel vous trouverez :

- l'actualité aérospatiale,
- l'album du spotter,
- la librairie d'« Aviation Magazine »,
- la chronique de l'aéromodélisme,
- etc.

Il vous suffit de copier, de remplir et d'envoyer le bon ci-dessous.

AVIATION MAGAZINE DE L'ESPACE

(Service des ventes)

77, boulevard Malesherbes, Paris (VIII^e)

Nom Prénom
Adresse
Age N° carnet de bord

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent (en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse). Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote

Editeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-60

Directeur : Jean MERRAUD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCHNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Colonies françaises	Étranger (incl. Belgique et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-25

BEVELUX : Éditions du Lombard
1 à 7, Avenue P.H. Spaak, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an 416 FB.
6 mois 216 FB.
C.C.P. 1.989-16

SUISSE :

Interpress S.A. 1, Beaumélour, Lancy

ABONNEMENTS

1 an 43 FS.
6 mois 22 FS.

Compte chèque postal : 11.133-81

CANADA-PÉRIODICA

ABONNEMENTS
1 an 9 Dollars
6 mois 5 Dollars

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande d'abonnement, accompagnée d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75, 13-30, 14-99.

BREVET DE PILOTE 90



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy Max suit la piste du Tonneau. Pour amener Von Straffenberg à se découvrir, le reporter doit servir d'appât. Avec Puce, il part à Renneville-sur-Azur faire un reportage qui est publié dans l'« Eclair ». L'opération réussit. Hormis le chef, les hommes du Tonneau sont arrêtés.



D'après l'émission « Ça va bouillir » (© Programmes de France) Chaque jour sur Radio-Luxembourg à 12 h 52.

Directeur de Publication : G. DARGAUD - Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, N. GOUJON, P. PEIGNE, Administrateurs : - Loi N° 49-956 du 16-7-1949 sur les publications destinées à la jeunesse. Dépot légal 2^e trim. 1961. - Editeur N° 26 - Imprimeur N° C 219 - Imprimerie GEORGES LANG, 11, rue Curial, Paris-19^e - JUIN 1961.

Pilote

N°91
20 JUILLET 1961
Troisième année

HEBDOMADAIRE
France 0 80 NF.
Belgique 10 Fr B.
Suisse 0 80 Fr S.



— Un film fantastique —

Un extraordinaire roman

Deux exclusivités "Pilote"

LES CANONS DE NAVARONE

STOP!

Les confidences
et les conseils du champion du
monde de "stop" (140 000 kilo-
mètres parcourus, 52 pays visités).

AUTO-STOP





Par cause de l'abondance de matières, nous n'avons pas pu publier dans ce numéro, la suite de la grande enquête de Remo Forlani sur le roman vrai des bandes dessinées. Vous retrouverez cette passionnante série, dès le prochain numéro de « Pilote ».

DANS le numéro 92 de « Pilote », vous trouverez le début du nouvel épisode du « Démon des Caraïbes », de Victor Hubinon et J.-M. Charlier. Eric et Barbe-Rouge s'embarquent pour une fantastique aventure, dont vous nous direz des nouvelles !...

... Et, dans le numéro 93 de « Pilote », c'est un autre de nos amis qui revient : il s'agit de P'tit Pat, dont les créateurs, Claude Dagues et Remo Forlani, nous promettent un épisode formidable !

DES AMIS MECONTENTIS

De plusieurs lecteurs belges.

Je suis un lecteur assidu de « Pilote », je croyais votre magazine très sérieux, mais je vois que c'est le contraire, car vous sous-estimez la valeur des pilotes de chasse belges. Vous montrez un pilote belge gras, les dents écartées l'une de l'autre en train de manger son sandwich sans souci, alors qu'il est égaré... Je doute fort que vous fassiez passer cette lettre dans « Pilote ».

— Nous vous devons, en effet, une explication. Le pilote belge fantaisiste de l'aventure de « Michel Tanguy », n'est autre que notre ami... Jean-Michel Charlier. Albert Uderzo, le dessinateur, n'a pas résisté au plaisir de faire une farce à son ami scénariste et de faire de lui une caricature. Pour ce qui est de sous-estimer les pilotes belges, croyez-nous, rien n'est plus loin de notre pensée et de celle de Jean-Michel Charlier. Pour vous en convaincre, qu'il vous suffise de savoir que le scénariste de « Michel Tanguy », est pilote... et belge !

DES AMIS CONTENTS

De Serge ANDRE, 93, rue du Bruchène, Mont-sur-Marchienne, Belgique.

« Pilote » me procure chaque mercredi une distraction aussi éducative que délassante. Ma chambre est tapissée de « Pilotoramas » et de reproductions en couleurs de nos amis Michel Tanguy, Astérix et Obélix, dont je trouve l'histoire si cocasse. Au début de la parution de « Pilote », nous étions deux ou trois à le lire ; depuis lors, quel changement ! En effet, nous comptons maintenant une quarantaine de lecteurs. Je félicite vivement « Pilote » pour ses reportages sportifs.

ET ÇA



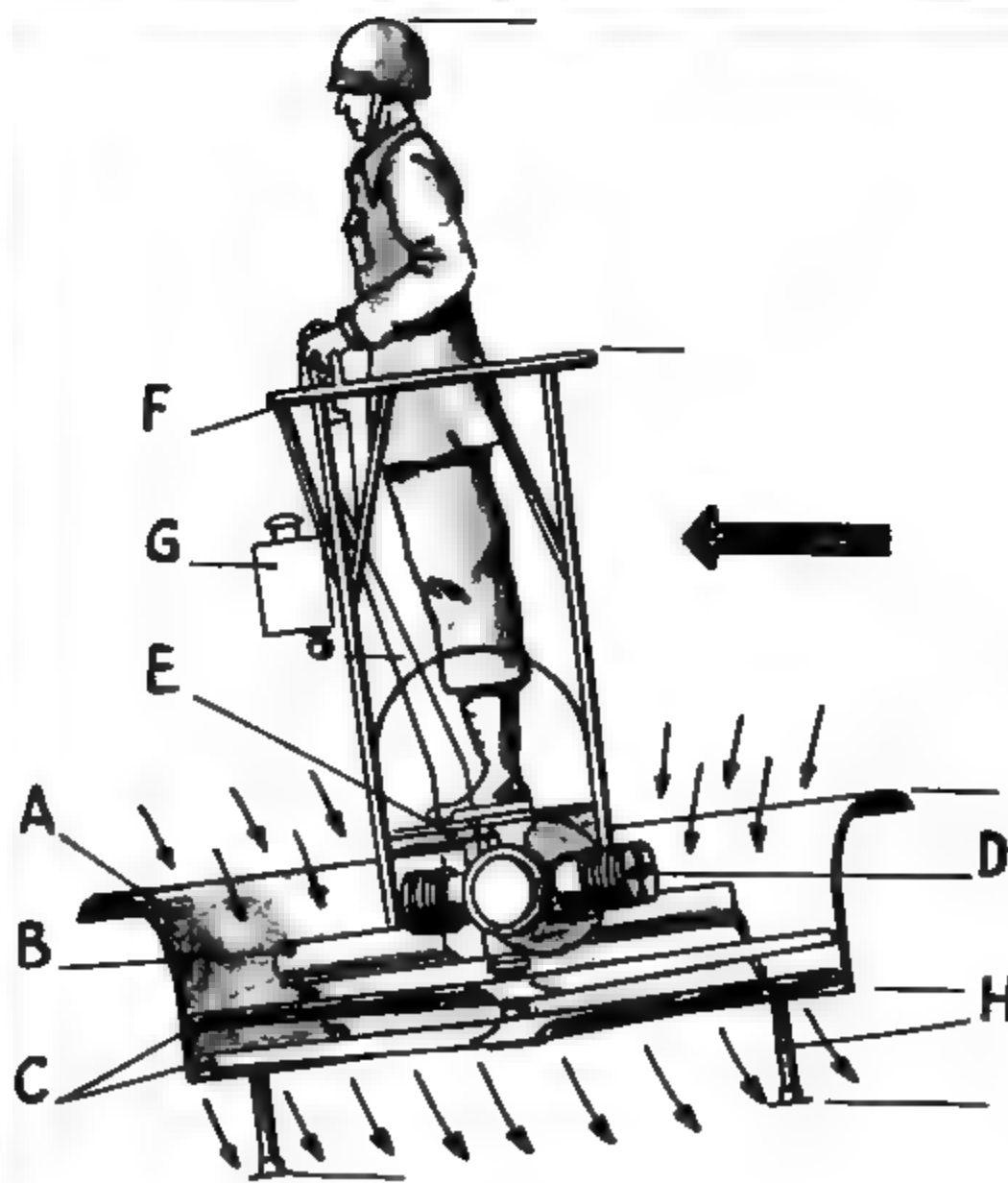
MAINTENANT VOLE !

L'AUTOMOBILE volante est déjà à l'étude depuis une dizaine d'années, et les techniciens espèrent la fabriquer en série d'ici quatre ou cinq ans. Elle pourra voler de quelques dizaines à quelques centaines de mètres comme un hélicoptère. C'est en effet sur le ou les disques fournis par la rotation de son ou de ses rotors qu'elle se maintient en l'air. De plus le flux d'air qu'aspirent les rotors est canalisé dans un conduit. Le rotor obligeant l'air à passer de bas en haut à travers le conduit, la pression se trouve réduite au-dessus de la surface supérieure. Il en résulte une sustentation comparativement beaucoup plus grande que celle obtenue par le rotor non canalisé de l'hélicoptère. Par ailleurs le pilotage en est beaucoup plus simple, car il n'y a pas de changement de pas du rotor. Un seul levier pour la vitesse déterminera la marche avant ou arrière. Sur le monorotor, tel le « Plateau Volant » (ci-dessus), la seule inclinaison du corps suffit.

Actuellement de tels véhicules volent à 70 km/h, mais on atteindra bientôt les 160 km/h ! et une altitude d'une cinquantaine de mètres. En résumé, cet appareil est loin d'avoir dit son dernier mot, malgré certaines difficultés.



Il s'agit ici du plateau volant de la firme « Hiller »... Dans le carénage circulaire et profilé (A), l'air est aspiré par deux hélices contra-rotatives (C), lesquelles le rejettent en-dessous en formant une colonne d'air sur laquelle se sustente l'engin. Pour avancer, il suffit au pilote de pencher légèrement le plateau vers l'avant (croquis) pour que la composante des forces le propulse dans le sens de l'inclinaison. Les virages s'effectuent donc simplement en se penchant vers la droite ou la gauche. Lorsque l'engin est parfaitement horizontal, il reste sur le même plan (B, entretoises ; D, moteur ; E, plate-forme ; F, garde-corps ; G, carburant ; H, pieds).





ASPIRATEUR GÉANT POUR PISTE DE "JET"

B IEN entendu, la scène se passe aux U.S.A., plus exactement à Idlewild, aéroport de New York... Les Américains ont en effet remarqué que les pierres éparses sur les pistes d'atterrissage pouvaient endommager considérablement les réacteurs de leurs avions-jet... Qu'à cela ne tienne, ils ont inventé et construit « le plus grand aspirateur du monde », ci-contre, à droite, qui nettoie le terrain en quelques minutes. Cet appareil, piloté par un seul homme — à gauche — a coûté fort cher, mais les experts ont déjà calculé que l'engin était rentable.



UN HOMME SORT VIVANT DE CES TERRIBLES CARAMBOLAGES : GIL DELAMARE

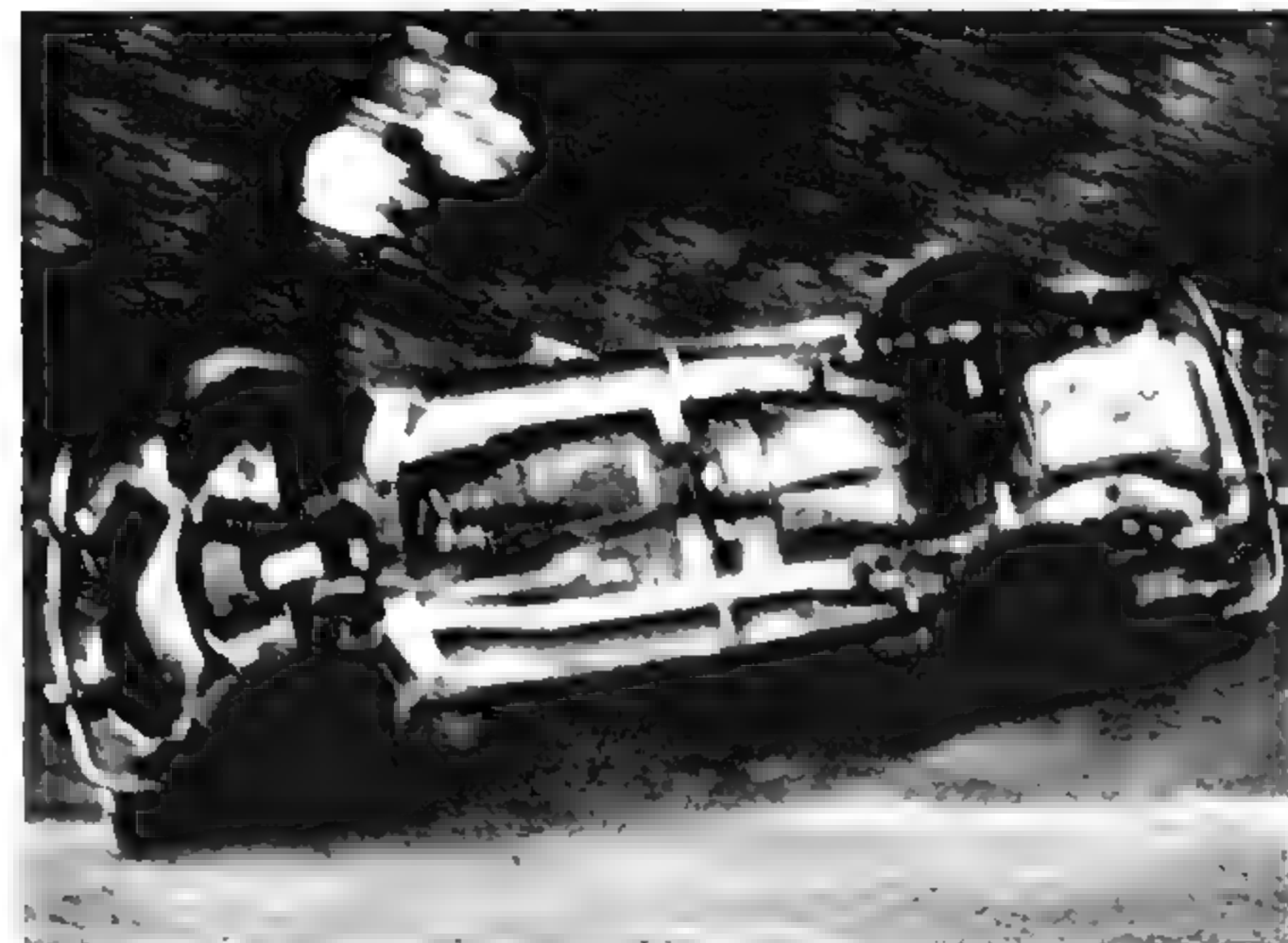
G IL DELAMARE, le célèbre « casse-cou », le cascadeur, le « trompe-la-mort » de la vie quotidienne, annonce calmement à notre photographe Maurice Zalewski : « Je vais tout d'abord carambolier à toute vitesse, et de plein fouet, une voiture venant à ma rencontre... Puis, avec une autre voiture, je vais faire quelques tonneaux... Si je sors moi-même de la voiture après cela, c'est que le « système » est concluant... »

Il a fait ce qu'il a dit, mot pour mot, devant une assistance stupéfaite, muette d'émotion ! Et puis, très normalement, il est sorti d'un amas de tôles tordues, souriant, indemne, étonné lui-même d'avoir, une fois de plus, trompé son destin...

Le secret de cette étonnante invulnérabilité : une ceinture de sécurité !

« A vrai dire, je n'y croyais pas moi-même, nous raconte Gil Delamare après, mais il fallait essayer... Il faut toujours essayer avant de discuter, d'être pour ou contre... Maintenant, je peux le dire, sans cette ceinture, je ne m'en sortais pas intact... »

Mais, une image valant 10 000 mots (proverbe chinois), mieux vaut regarder ces extraordinaires photos, après nos sanglants week-ends routiers...



Nicolas

JE ME CIRE

MME Moucheboulme a téléphoné à maman pour l'inviter à prendre le thé cet après-midi. Mme Moucheboulme a demandé à maman de m'amener avec elle, parce que je suis très chou. Moi, ça ne m'amuse pas trop d'aller prendre le thé chez Mme Moucheboulme, parce qu'elle n'a pas d'enfants ni de télé chez elle, mais maman m'a dit que si Mme Moucheboulme veut que j'aille prendre le thé chez elle, j'irai prendre le thé chez elle, et un point c'est tout. Mme Moucheboulme, c'est la femme de M. Moucheboulme, qui est le patron de mon papa.

Alors, maman m'a mis le costume bleu marine et les chaussettes blanches, et elle m'a peigné. Quand je suis habillé comme ça, j'ai l'air d'un vrai guignol. Et puis maman a regardé mes chaussures et elle a dit qu'elles ne brillaient pas assez, et qu'elle allait leur donner un coup de brosse, mais qu'il se faisait tard, et que d'abord elle allait commencer par s'habiller et se préparer. « Si tu es bien sage, m'a dit maman, ce soir, je ferai de la tarte aux pommes », et puis elle est partie. Moi, j'aime bien ma maman, et la tarte aux pommes, alors, j'ai décidé de ne pas faire de bêtises.

Et puis, je me suis dit que ce qui serait une bonne surprise pour maman, ce serait que je cire mes chaussures pendant qu'elle se prépare, comme ça, quand maman viendrait pour me donner un coup de brosse, elle verrait mes chaussures drôlement brillantes, et elle dirait : « Oh, mais mon Nicolas est un grand garçon, et il aide sa maman ! »... Et puis, elle m'embrasserait, et ce soir, pour le coup de la tarte aux pommes, je pourrai m'en resservir deux fois, trois peut-être. Ça sera chouette ! Je suis allé dans la cuisine, où se trouve la petite valise dans laquelle il y a les choses pour cirer les chaussures. J'ai

fait comme papa, j'ai donné d'abord un coup de brosse à mes souliers, qui ont déjà commencé à briller, et puis j'ai pris la boîte de cirage noir, et j'ai cherché la petite brosse avec laquelle papa met le cirage sur ses chaussures. Mais comme je n'ai pas trouvé la petite brosse (maman dit que papa est très désordonné !), j'ai mis le cirage avec les doigts, ça ne fait rien, parce qu'après je me laverai les mains. Le cirage s'étend drôlement bien comme ça, la seule chose, c'est qu'il rentre un peu sous les ongles. Après, j'ai pris la grande brosse et j'ai frotté, en sifflant, comme fait papa, mais c'est drôle, les chaussures brillaient moins qu'avant que je mette le cirage, alors, j'ai remis du cirage, une bonne couche, et puis au lieu de me servir de la brosse, j'ai pris un torchon que maman, de toutes façons, allait sûrement mettre dans le panier du linge sale.

Les chaussures, elles brillaient pas trop, mais ça allait. Ce qui était embêtant, c'était les chaussettes. Je ne sais pas comment fait papa pour ne pas se salir les chaussettes quand il se cire, il faut dire qu'il ne met pas de chaussettes blanches ; les miennes, elles étaient noires jusqu'à la moitié de la jambe, mais c'est forcé, les chaussettes, c'est pas comme les manches, on ne peut pas les retrousser. Alors, j'ai pris le gros morceau de savon qui est sur l'évier, je l'ai mouillé au robinet qui éclabousse, et j'ai frotté mes chaussettes. Ça ne les a pas très bien nettoyées et ça m'a fait froid aux jambes, mais avec encore un coup de cirage sur les chaussures, j'ai pu enlever le savon qui était tombé dessus.

Ce que j'aurais dû faire, c'est retrousser les manches de ma chemise, parce que les poignets étaient mouillés presque jusqu'au coude, et il y avait quelques taches de cirage. Sur le blanc, le noir ça se voit beaucoup, maman dit toujours que c'est très salissant, et elle a raison. C'est plus salissant que le bleu marine, en tout cas, parce qu'il fallait regarder mon veston de très près pour voir les taches de cirage qui étaient dessus. D'ailleurs, j'ai gratté le cirage du veston avec le couteau dont papa se sert pour découper le gigot, quand il y en a, et tout

s'est très bien arrangé. J'ai enlevé mon veston et je l'ai mis sur le dossier d'une chaise, mais c'est la chaise qui ne tient pas, et bing ! tout est tombé par terre :

le veston, la chaise et la valise avec les choses pour cirer les chaussures, que j'avais mises sur la chaise. Ce n'était pas bien grave, sauf pour la boîte de cirage, qui est tombée par terre du côté du cirage, comme le font les tartines d'Alceste, quand on le bouscule dans la cour de la récré, mais là, ce n'est pas du cirage, mais du beurre, ou même de la confiture souvent.

Alors, j'ai décidé de nettoyer la tache de cirage qui était sur le carrelage de la cuisine, j'avais pas envie de me faire gronder par maman, et j'ai pris un autre torchon, que maman allait sûrement mettre aussi dans le panier du linge sale. Mais avec le torchon, ça, je dois le dire, ça n'a pas trop bien marché, parce que le cirage s'est étendu, sans partir. Alors, j'ai fait comme maman, j'ai pris le balai, pas celui qui a des pailles longues au bout, l'autre, j'ai mouillé le torchon au robinet qui éclabousse, et que j'avais bien fait de ne pas fermer, et j'ai mis le torchon au bout du balai. Et puis, j'ai commencé à frotter, mais, c'est drôle, le cirage ça l'a mouillé mais ça ne l'a pas enlevé.

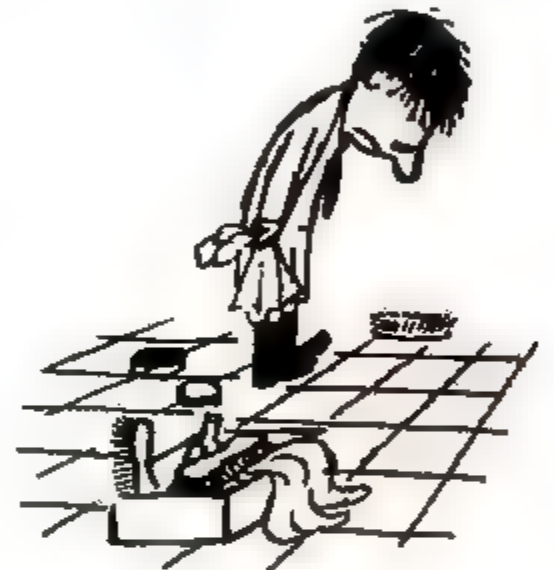
Alors, j'ai pris le gros morceau de savon, j'ai gratté le noir qui était dessus, avec le couteau à découper le gigot, et puis, je me suis mis à genoux par terre, et avec les deux mains, j'ai frotté le savon sur le cirage. L'ennui, c'est que ça n'a pas beaucoup nettoyé le cirage, mais que ça a drôlement sali le savon. Mais ce n'était pas grave, pas plus que la cravate, parce que c'était seulement le bout qui avait traîné par terre, et quand je ferme le bouton du haut de mon veston, le bout de la cravate, on ne le voit pas. Non, ce qui était embêtant, c'était le



pantalon, à cause des genoux qui étaient pleins de cirage mouillé, et c'est drôle, mais même sur du bleu marine ça se voyait. J'aurais dû retrousser mon

pantalon, parce que même sans le retrousser, mes genoux se sont saillis. Je me suis dit que ce que j'avais de mieux à faire, c'était d'aller me changer, je rangerai la cuisine après. En me levant pour aller dans ma chambre, je me suis vu dans la petite glace de la cuisine, et alors là, j'ai rigolé. J'avais la figure pleine de cirage, surtout sur le nez. J'avais l'air d'un clown et je me suis amusé à faire des grimaces, et puis j'ai entendu un grand cri.

C'était maman qui était à la porte de la cuisine. Elle était pas contente, maman. Elle m'a pris par le bras, et elle m'a dit que je serais privé de dessert, et qu'on verrait ce que papa aurait à dire



quand on lui raconterait ce qui s'était passé.

Et moi, je me suis mis à pleurer, parce que, d'abord, j'avais fait quelques bêtises, mais ce qui n'est pas juste, mais pas juste du tout, c'est vrai, quoi, à la fin, c'est que maman ne s'est même pas aperçue que j'avais ciré mes chaussures. Et tout seul, encore !

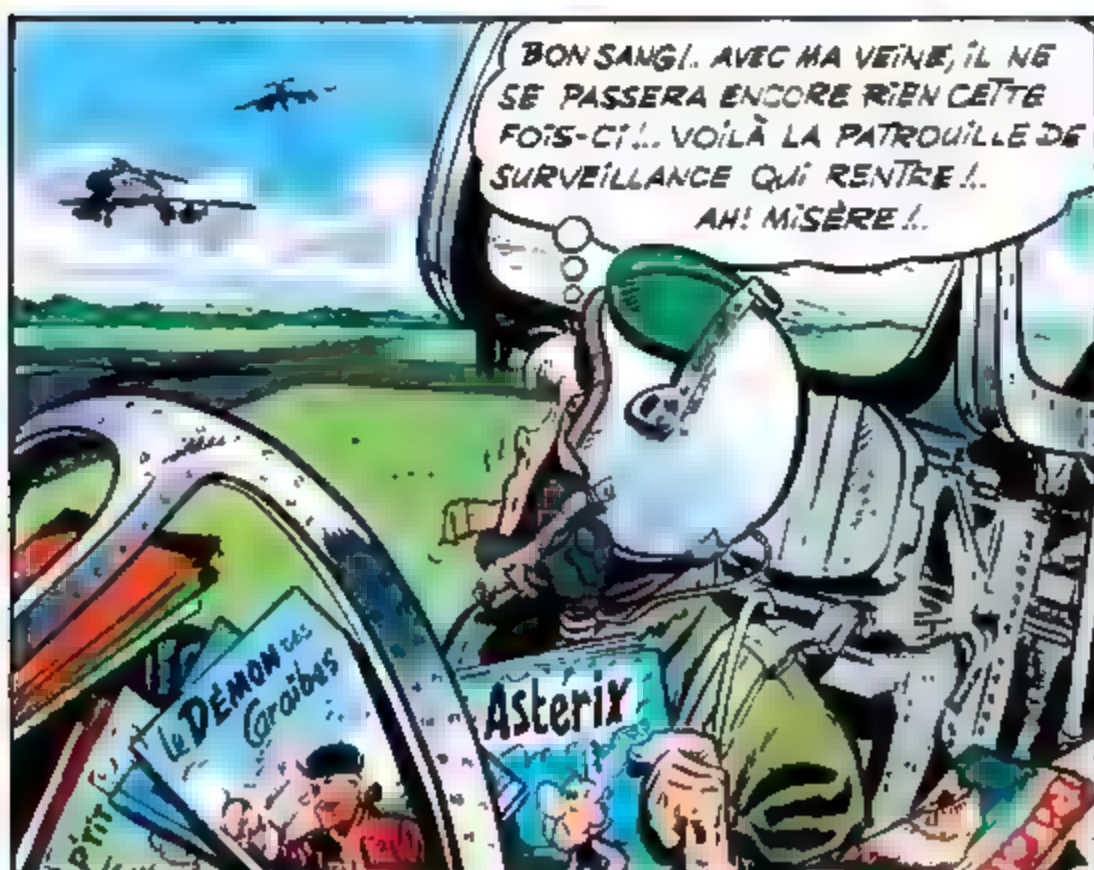
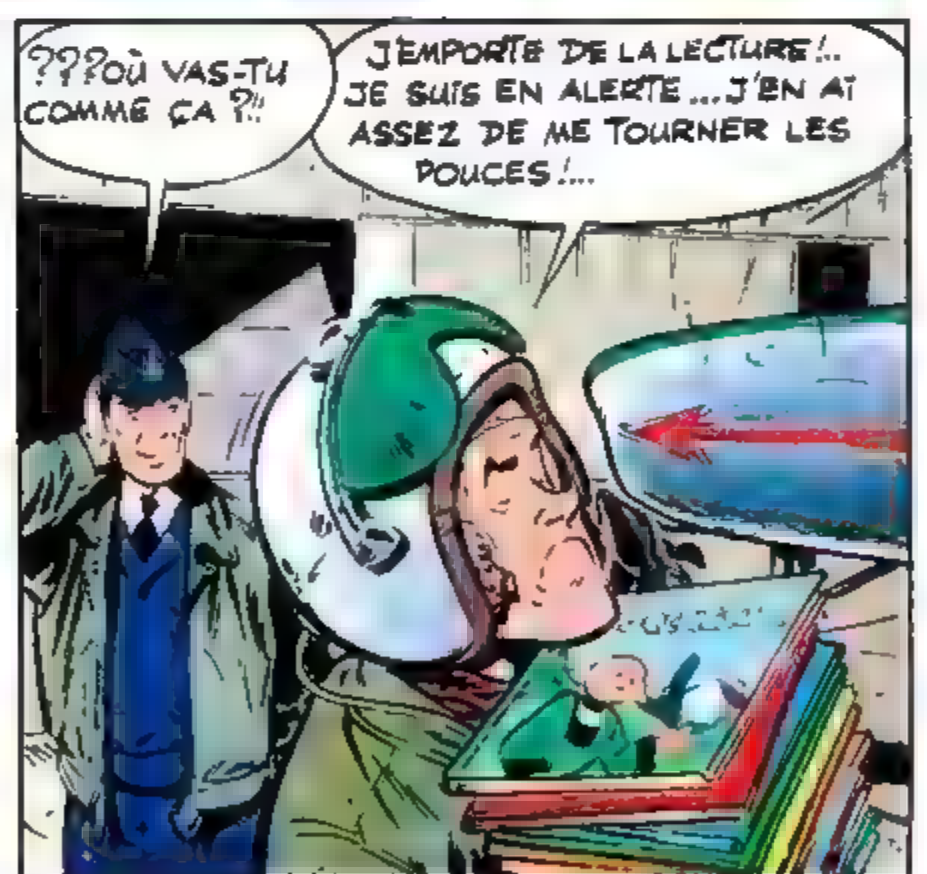
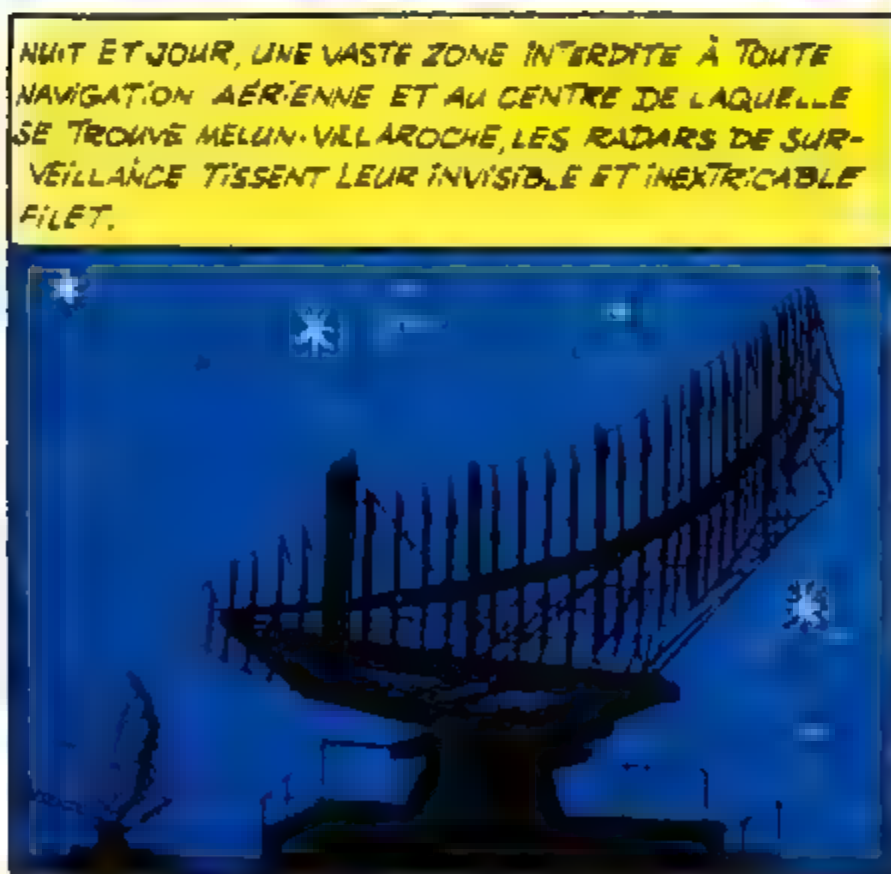
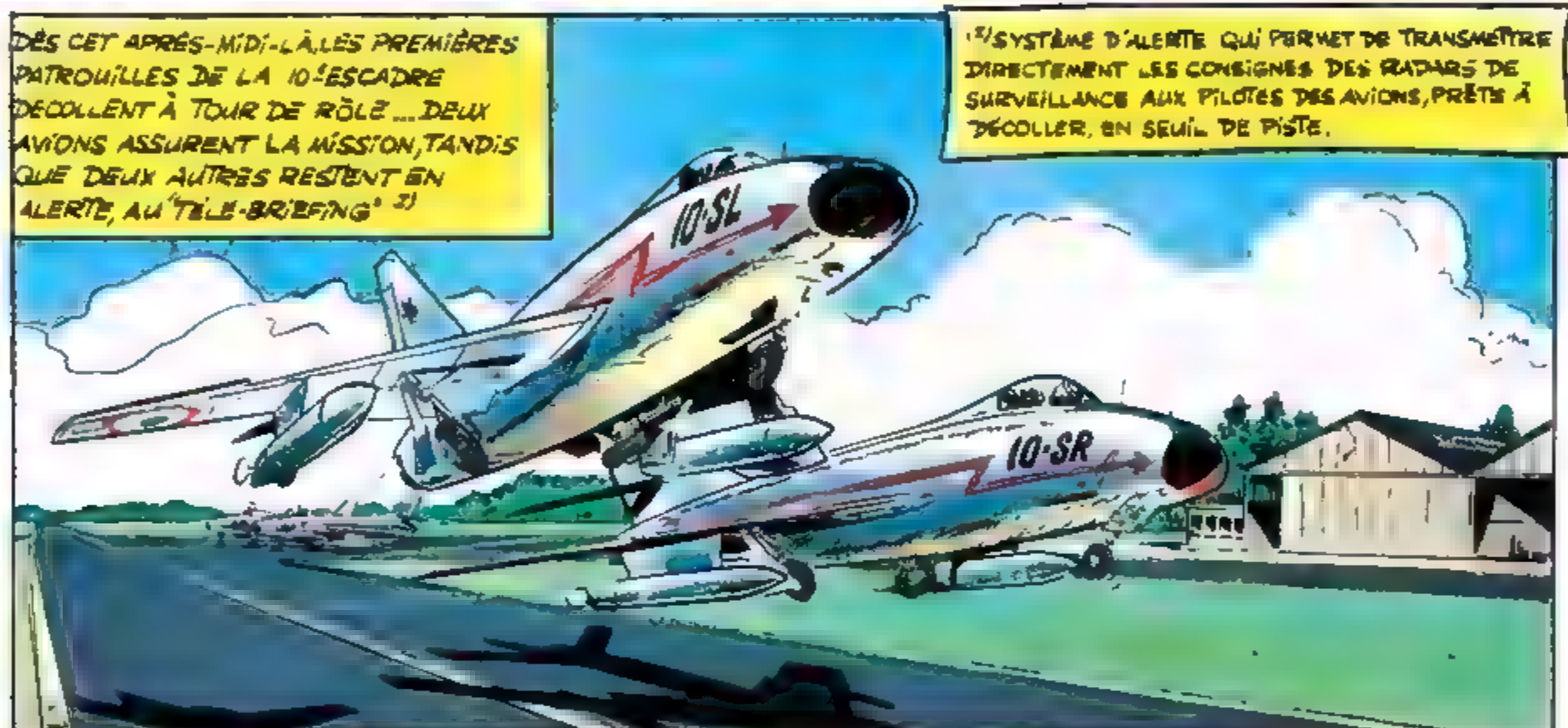
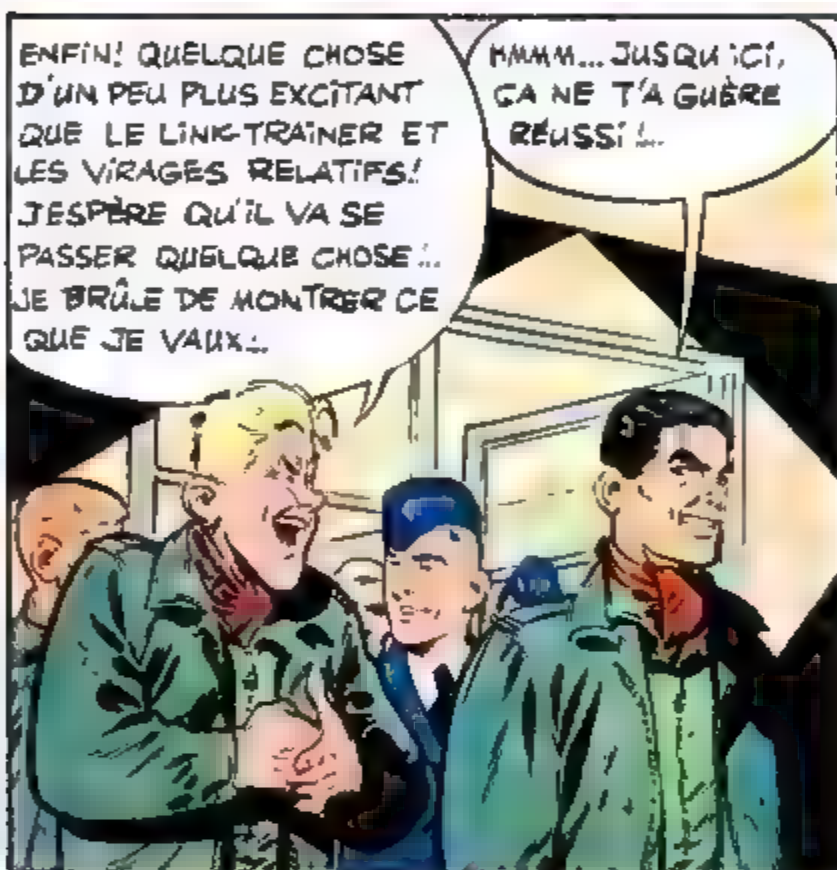
par SEMPÉ et GOSCINNY





DANGER DANS LE Ciel

RESUME. — A la 10^e escadre de Creil, Tanguy et Laverdure poursuivent leur entraînement. Leur escadre est chargée de patrouiller au-dessus de la base de Melun-Villaroche, zone interdite de vol.





JUSQU'OU PEUT-ON REGULER LES LIMITES DE LA MÉMOIRE ?

CURIEUSE EXPERIENCE DANS UN RAPIDE

Je montai dans le premier compartiment qui me parut vide, sans me douter qu'un compagnon invisible s'y trouvait déjà, dont la conversation passionnante devait me tenir éveillé jusqu'au matin.

Le train s'ébranla lentement. Je regardai les lumières de Stockholm s'éteindre peu à peu, puis je me roulai dans mes couvertures en attendant le sommeil ; j'aperçus alors, en face de moi, sur la banquette, un livre laissé par un voyageur.

Je le pris machinalement et j'en parcourus les premières lignes ; cinq minutes plus tard, je le lisais avec avidité comme le récit d'un ami qui me révélerait un trésor.

J'y apprenais, en effet, que tout le monde possède de la mémoire, une mémoire suffisante pour réaliser des prouesses fantastiques, mais que rares sont les personnes qui savent se servir de cette merveilleuse faculté. Il y était même expliqué, à titre d'exemple, comment l'homme le moins doué peut retenir facilement, après une seule lecture attentive et pour toujours, des notions aussi compliquées que la liste des cent principales villes du monde avec le chiffre de leur population.

Il me parut invraisemblable d'arriver à caser dans ma pauvre tête de quarante ans ces énumérations interminables de chiffres, de dates, de villes et de souverains, qui avaient fait mon désespoir lorsque j'allais à l'école et que ma mémoire était toute fraîche, et je résolus de vérifier si ce que ce livre disait était bien exact.

Je tirai un indicateur de ma valise et je me mis à lire posément, de la manière prescrite, le nom des cent stations de chemin de fer qui séparent Stockholm de Trehörningsjö.

Je constatai qu'il me suffisait d'une seule lecture pour pouvoir réciter cette liste dans l'ordre dans lequel je l'avais lue, puis en sens inverse, c'est-à-dire en commençant par la fin. Je pouvais même indiquer instantanément la position respective de n'importe quelle ville, par exemple énoncer quelle était la 27^e, la 84^e, la 36^e, tant leurs noms s'étaient gravés profondément dans mon cerveau.

Je demeurai stupéfait d'avoir acquis un pouvoir aussi extraordinaire et je passai le reste de la nuit à tenter de nouvelles expériences, toutes plus compliquées les unes que les autres, sans arriver à trouver la limite de mes forces.

Bien entendu, je ne me bornai pas à ces exercices amusants et, dès le lendemain, j'utilisai d'une façon plus pratique ma connaissance des lois de l'esprit. Je pus ainsi retenir avec une incroyable facilité, mes lectures, les airs de musique que j'entendais, le nom et la physionomie des personnes qui venaient me voir, leur adresse, mes rendez-vous d'affaires, et même apprendre en quatre mois la langue anglaise.

Si j'ai obtenu dans la vie de la fortune et du bonheur en quantité suffisante, c'est à ce livre que je le dois, car il m'a révélé comment fonctionne mon cerveau.

Sans doute désirez-vous acquérir, vous aussi, cette puissance mentale qui est notre meilleur atout pour réussir dans l'existence ; priez alors S.R. Borg, l'auteur de la méthode, de vous envoyer son petit ouvrage documentaire « Les Lois éternelles du Succès », dont une nouvelle édition vient de paraître en français. Il le distribue gratuitement à quiconque veut améliorer sa mémoire. Voici son adresse : S.R. Borg, chez Aubanel, 8, place Saint-Pierre, à Avignon. Ecrivez-lui tout de suite, avant que la nouvelle édition soit épuisée.

E. DORLIER.

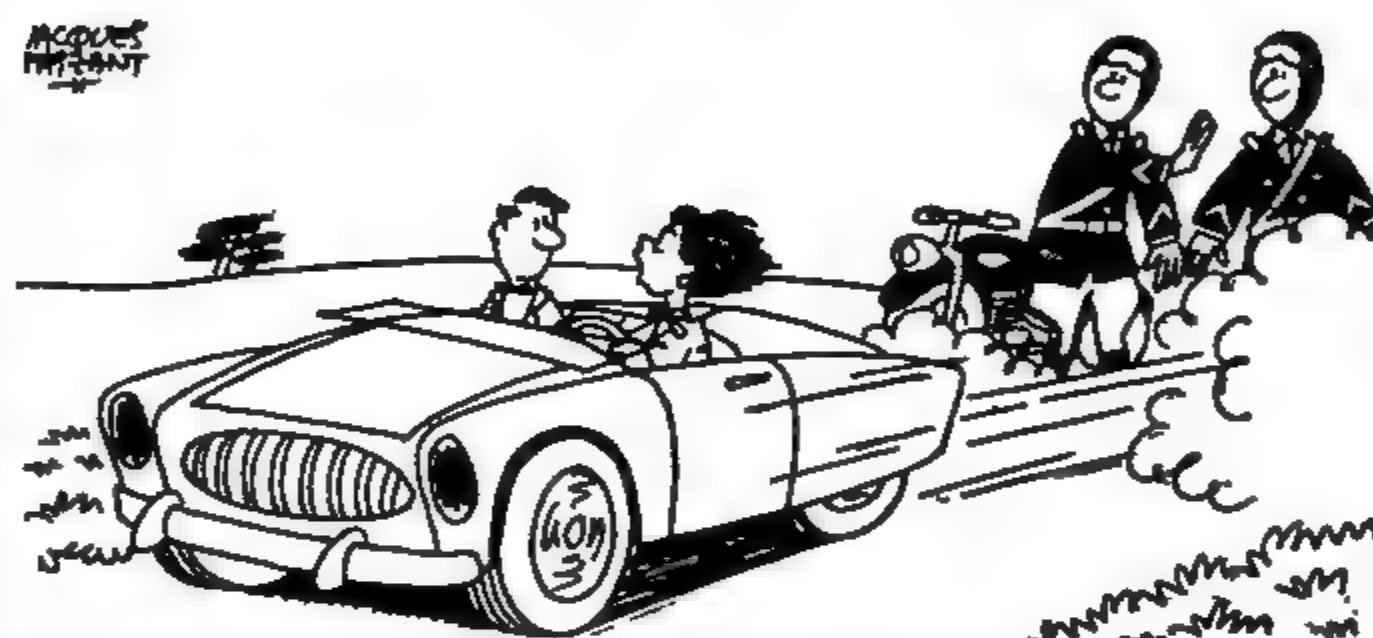
LE TOUR DE FRANCE A LA PORTÉE DE TOU-

par Y.-G. Bergès et J.-J. Sempé

QU'EST-CE que l'auto-stop ? « Un procédé, dit le Larousse, consistant pour un piéton à arrêter un automobiliste sur la route et à lui demander de le transporter à titre gracieux. » On voit bien que M. Larousse n'a jamais pratiqué lui-même l'auto-stop, sinon il aurait écrit : « à tenter d'arrêter », car toute la difficulté est là... Pour parvenir à ce résultat, l'auto-stoppeur dispose d'un seul instrument de travail, le ponce, qu'il lève en un geste conventionnel afin de signaler sa présence à l'automobiliste. Rien n'est plus simple, on le voit, en apparence...

En fait, la réalité est toute autre : la plupart des automobilistes se méfient de l'auto-stoppeur, qu'ils prennent pour un vagabond animé de mauvaises intentions. Ceux qui s'arrêtent toujours sont rares et ceux qui s'arrêtent parfois ne le font qu'après avoir examiné la bonne mine et la tenue du candidat. L'auto-stoppeur doit donc mettre toutes les chances de son côté en choisissant bien son emplacement, en étant proprement vêtu et en gardant en toutes circonstances une attitude correcte et souriante...

Qui pratique l'auto-stop ? Les militaires en permission, bien sûr (c'est une tradition...), quelques personnes obligées de se dé-



— Ces autostoppeurs... Ils ne savent plus quoi inventer !

placer alors qu'elles sont provisoirement sans argent (ce qui n'est pas un crime), Monsieur Tout-le-Monde en temps de grève et surtout une nouvelle catégorie de randonneurs qui utilisent ainsi leurs vacances à visiter à fond un ou plusieurs pays qu'ils n'auraient pas pu connaître autrement. Ces auto-stoppeurs « nouvelle vague » seront, il faut le savoir, environ 50 000 cette année en France, dont la moitié d'étrangers attirés par la réputation de notre pays. Ils sont indépendants ou affiliés à divers mouvements de jeunesse, ont en moyenne de 16 à 25 ans et sont étudiants dans la proportion de 70 %, le reste se répartissant entre fonctionnaires et ouvriers.

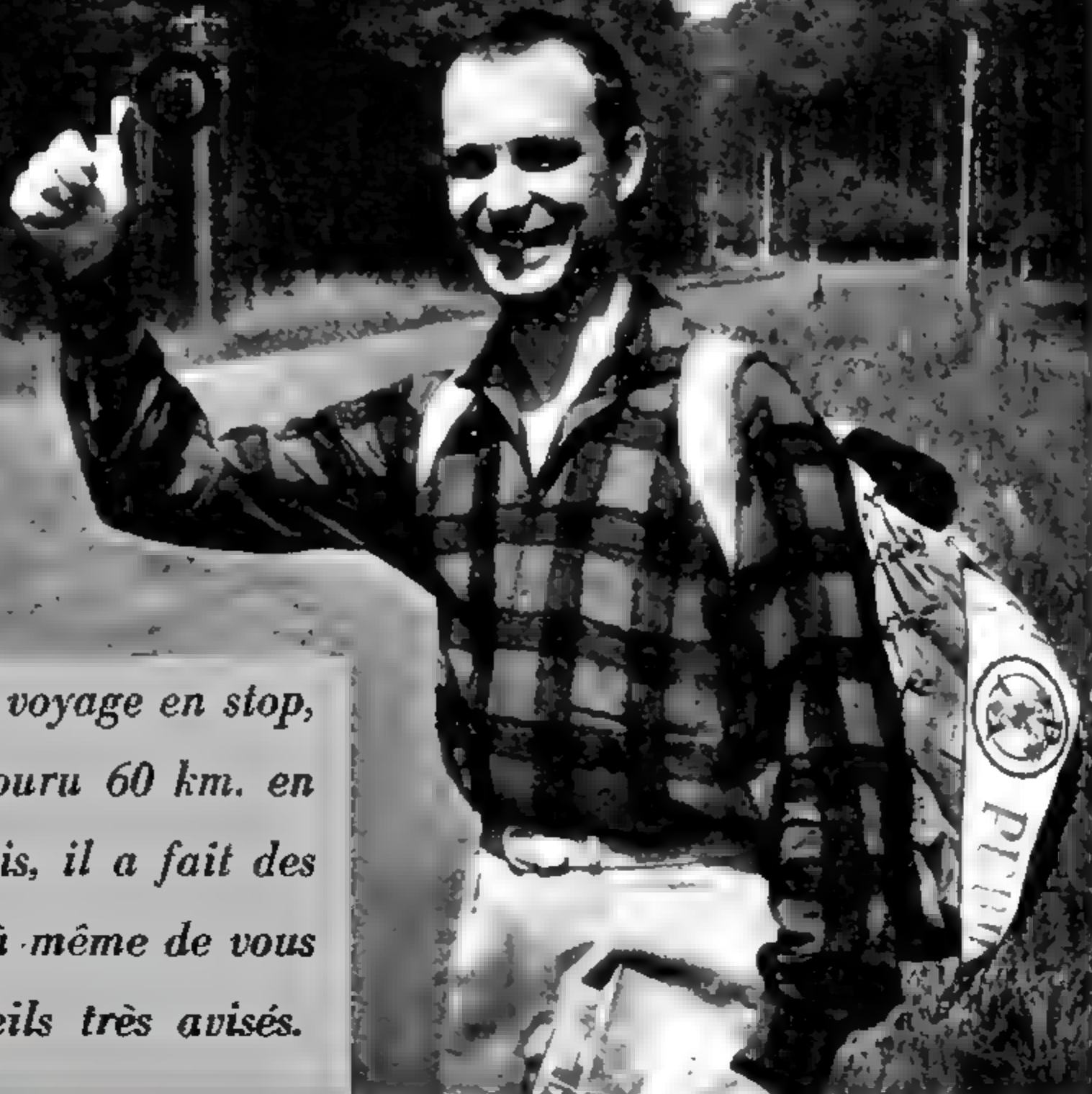
On est loin du portrait du marandeur classique... D'ailleurs, l'auto-stoppeur « nouvelle vague » n'est pas nécessairement démuné d'argent. S'il choisit cette façon de voyager, ce n'est pas seulement pour des raisons économiques, mais aussi parce qu'il pense que c'est la seule, combinée avec la marche à pied, qui peut encore, à travers la diversité des rencontres, les difficultés à surmonter, la confiance ou la méfiance qu'on lui manifeste, lui permettre de découvrir le vrai visage de pays que les nécessités du tourisme commercial maquillent un peu trop à son gré... Il accepte volontiers les risques, celui de l'incompréhension et du mépris, celui des mauvaises rencontres, pourvu qu'il puisse mener quelque temps une existence libre qui le confronte à tout moment avec les réalités de la vie.

COMMENT DEVENIR UN AUTO-STOPPEUR

Un voyage en auto-stop doit se préparer comme un voyage à scooter ou à bicyclette. Il faut choisir son itinéraire sur la carte en calculant le trajet entre deux étapes en fonction de la circulation (par exemple, il est plus facile de faire 500 kilomètres par jour sur la Nationale 7, que 200 sur une départementale de Bretagne). Une fois

l'itinéraire choisi, ne pas s'en laisser détourner par inattention ou par timidité (si vous allez à Orléans et que le monsieur qui vous transporte se dirige vers Bordeaux, dites-le lui avant qu'il ne soit arrivé ; il ne vous en voudra pas). N'emportez pas de bagages inutiles et attendez-vous à marcher à pied... souvent.

Pour son premier voyage en stop, Y. Bergès a parcouru 60 km. en 48 h ! Mais, depuis, il a fait des progrès et il est à même de vous donner des conseils très avisés.



Installez vos bagages dans le coffre ou sur la banquette arrière. Si vous êtes en âge de fumer, offrez une cigarette mais alors, attention aux cendres ! S'il n'y a pas de cendrier dans la voiture, mettez-les dans une boîte d'allumettes vide que vous garderez à cet effet. Ne restez pas constamment silencieux, votre timidité ressemblerait à de la muflerie... mais ne soyez non plus trop bavard. Parlez de vos études, de vos vacances. Amenez votre interlocuteur, avec gentillesse et discrétion, à vous parler de son travail : vous serez surpris de découvrir chaque fois un monde nouveau. Si vous voyez venir l'heure du déjeuner et si vous n'avez pas un budget suffisant pour vous payer le restaurant, mettez tout de suite l'automobiliste à l'aise en lui disant que vous avez vos provisions et que vous le retrouverez peut-être plus tard sur la route quand il aura fini de manger. Enfin, ne manquez pas une occasion de rendre service : en cas de crevaison, par exemple, aidez votre hôte à réparer et n'abandonnez pas sa voiture pour arrêter la suivante...



Partez de préférence seul : vous arriverez deux fois plus vite. Même si vous campez, vous avez intérêt à vous affilier à un Mouvement de Jeunesse comportant un réseau de gîtes d'étape ; c'est plus prudent et vous vous ferez des amis. Etablissez votre budget de façon à être certain de ne pas manquer d'argent avant la fin du voyage ; les mandats en poste restante sont longs à arriver...

La tenue

Habillez-vous franchement en campeur et préférez le sac à dos à la valise. Le blouson noir est à éviter... Des teintes discrètes, tirant sur le kaki sont d'un bon rendement, car elles évoquent le boy-scout et le militaire, catégories sociales en général bien vues de l'automobiliste. Si vous allez à l'étranger, un petit drapeau français sur le sac attirera l'attention des curieux. Même si vous en avez les moyens, ne portez pas la barbe et rasez-vous chaque matin. Mettez au départ une bonne paire de chaussures de marche, que vous avez déjà portée souvent...



et emportez des pantoufles, si agréables à trouver le soir à l'étape ! Limitez au maximum le volume de votre sac et ne prenez jamais le « genre débraillé » : vous diminuez vos chances.

L'emplacement

Le choix d'un bon emplacement est, pour un auto-stoppeur, la clé de la réussite. Avant tout, sortez assez loin des grandes villes (une vingtaine de kilomètres pour Paris), même s'il faut pour cela marcher ou prendre l'autobus. Evitez les lignes droites, où l'automobiliste passe trop vite pour vous remarquer. Ne vous placez pas non plus en plein virage, dans une côte ou à un endroit où vous risquez de gêner la circulation. Ni, évidemment, sous un panneau de stationnement interdit. L'emplacement idéal est celui d'où l'automobiliste peut vous voir d'assez loin et où il est obligé de ralentir pour une raison qui n'a rien à voir avec votre présence : proximité d'un virage ou d'un croisement, passage à niveau, etc., il aura ainsi le temps de vous observer. Restez, si possible, au soleil. Marchez et posez votre sac sur le bas-côté de la route, jamais sur la route elle-même. Si un auto-stoppeur est déjà installé à l'endroit que vous convoitez, vous devez



le dépasser et attendre votre tour plus loin : à sa place, vous n'aimeriez pas que l'on vous passe devant... Enfin, ne stoppez jamais la nuit ; la prudence des automobilistes est alors tout à fait justifiée : si vous vous laissez surprendre, vous trouverez peut-être une dernière chance à une station-service ou dans un restaurant routier.

le geste

Tout le monde le connaît : depuis que la méthode française de la main à plat n'est plus utilisée que par la gendarmerie et la police de la route, c'est la méthode an-

glo-saxonne du pouce levé qui s'est répandue, geste qu'il faut faire nettement et lentement, une première fois quand l'automobiliste est encore à une centaine de mètres, une seconde fois quand il n'est plus qu'à vingt mètres. Cela suffit. Toute gesticulation inutile ou mouvements saccadés ne peuvent que vous nuire. N'empêchez jamais sur la route. Gardez sourire et sang-froid, même si vous attendez depuis plusieurs heures : l'automobiliste, cela va sans dire, a parfaitement le droit de ne pas s'arrêter. Enfin, si vous préparez un voyage en Angleterre ou en Suède, entraînez votre pouce gauche, les voitures roulant à gauche dans ces deux pays.

Le comportement

Dès qu'une voiture a bien voulu vous prendre, présentez-vous et remerciez le conducteur. Ne dites pas que vous avez raté le train ou que votre grand-mère est malade, mais simplement que vous faites de l'auto-stop pour votre plaisir.



140000 KILOMÈTRES EN AUTO-STOP

YVES-GUY BERGES est âgé de trente ans, journaliste, photographe, conférencier, il est surtout globe-trotter puisqu'il a parcouru depuis douze ans plus de 140 000 kilomètres en auto-stop à travers 52 pays.

Bergès fait ses débuts d'auto-stoppeur en reliant Bordeaux, sa ville natale, à Arcachon (soixante kilomètres en deux jours...) Mais il ne se décourage pas. En 1950, jeune étudiant, il fait le tour de l'Europe pendant ses vacances. En 1952, il traverse l'Afrique, du nord au sud, dans un périple de sept mois, attendant, en particulier, cinquante jours le passage d'un camion au milieu du Sahara. Pour le retour, il met sur pied un record original : Le Cap-Alger en auto-stop en quarante-deux jours, soit trois jours de moins que le rallye automobile Méditerranée-Le Cap. En 1956, il part pour l'Amérique, rejoint l'Alaska, puis traverse le continent américain jusqu'à la Terre de Feu en quinze mois. Y.-G. Bergès prépare à présent un tour du monde en stop qui débutera fin 1962 et vient de publier aux Editions Arthème Fayard (collection Champagne) un livre très amusant intitulé *Auto-Stop!*, guide pratique et humoristique de l'auto-stoppeur qu'a illustré notre ami Sompé.





FRAZER l'Africain

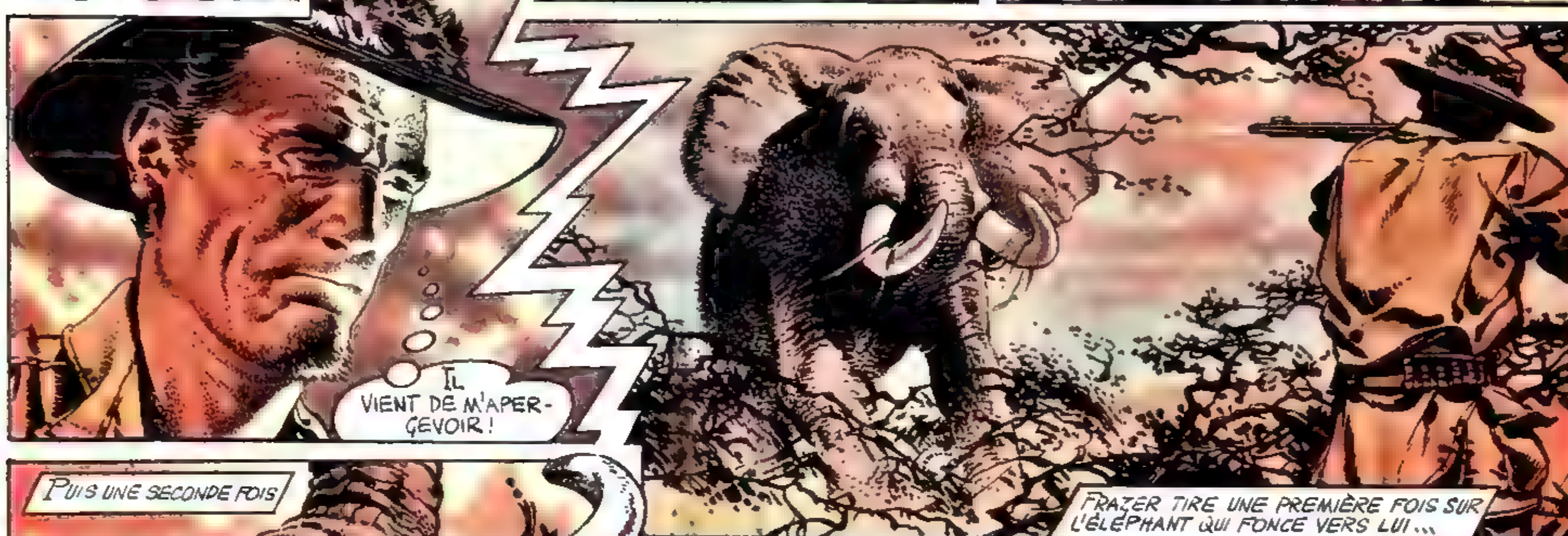
FRAZER, UN CHASSEUR BLANC EST À LA RECHERCHE D'UN SAFARI PERDU. IL A RENCONTRE UN GUERRIER MASSAI SOLITAIRE PUIS LES HOMMES D'UNE TRIBU QUI ONT QUITTE EFFRAYÉS LEUR VILLAGE...



PASSE MOI MA WINCHESTER À DEUX COUPS, M'KUKI. IL ME FAUT ATTIRER SON ATTENTION. QU'Y A-T-IL DEVANT LUI ? PEUX-TU LE VOIR ?



LE GUERRIER MASSAI !



IL VIENT DE M'APERCEVOIR !



PUIS UNE SECONDE FOIS



C'EST SÛREMENT LE PÈRE DE TOUS LES ÉLÉPHANTS ! IL RÉSISTE À TOUTES LES BALLES !



BWANA ! AU SECOURS !



DEUX COUPS DE FEU ET IL EST ENCORE DEBOUT. IL DOIT S'AFFAISSER...



IL S'ÉLOIGNE ENFIN ! QUEL CARACTÈRE ! QUELLE FORCE !

FRANK BELLAMY



VOYONS SI LE MASSAI EST EN ÉTAT DE ME DIRE CE QU'IL SAIT DU SAFARI PERDU !

LE SAFARI PERDU

TEXTE DE
GEORGE BEARDMORE

DESSIN DE
FRANK BELLAMY

FRAZER L'AFRICAIN DEMEURE UN MOMENT SONGEUR. CETTE DECOUVERTE LUI LAISSE A PENSER QU'IL EST SUR LES TRACES DU SAFARI.

IL REVIENT A LUI. IL N'EST PAS BLESSÉ. IL A DU ÊTRE FRAPPÉ PAR L'ANIMAL ET ÉTOURDI!!

HÉ BWANA!

REGARDE! IL PORTE UNE BLESSURE FAITE PAR UNE BALLE!

IL N'A PAS FAIT COMME IL EST ORDONNÉ. UN ANIMAL BLESSÉ DOIT ÊTRE ACHÉVÉ!

L'AMÉRICAIN EST UN MAUVAIS TIREUR!

PAS DE DOUTE, C'EST POUR CELA QU'IL ÉTAIT FURIEUX. MAIS QUI L'A AINSI BLESSÉ? L'AMÉRICAIN?

AINSI TU CONNAIS L'AMÉRICAIN! PAR LE CIEL, POURQUOI LE SUIS-TU AINSI?

POUR LE TUER!

ET POUR ÊTRE ENSUITE PENDU! DIS MOI, ONA, POURQUOI UN GUERRIER MASSAT SE TROUVE SI LOIN DE SA TRIBU?

JE VAIS TE LE DIRE, FRAZER, CAR TU M'AS SAUVÉ!

NOUS CHASSONS LE LION. JE VEUX UNE CRINIÈRE POUR M'EN FAIRE UNE COIFFURE. JE DOIS EN TUEUR UN MOI-MÊME. L'AMÉRICAIN EST ARRIVÉ ET NOUS A SURVEILLÉS!

LE LION A BONDÉ SUR MOI! JE LE REGRUS SUR MON BOUCLIER, J'ALLAIS LE FRAPPER, QUAND BANG! L'AMÉRICAIN AVAIT TIRÉ!

TU NE DOIS PAS TUEUR L'AMÉRICAIN. ONA, C'EST UN HOMME TRÈS CONNU, C'EST POURQUOI JE SUIS À SA RECHERCHE. VEUX-TU M'ACCOMPAGNER?

JE SERAI TON GUIDE O FRAZER. APRÈS QUOI JE M'OCCUPERAI DE MES AFFAIRES!

BWANA! LES HOMMES DE LA TRIBU DES UKONOS SE SONT PRÉCIPITÉS SUR L'ÉLÉPHANT ET ONT PRIS SES DÉFENSES!

IL AVAIT TIRÉ PARCE QU'IL N'OSAIT PAS AFFRONTÉ SEUL LE LION. IL SE MIT À RIRE. MON PEUPLE SE MIT À RIRE J'ÉTAIS AINSI RIDICULISÉ. JE DEVAIS DONC LE TUEUR!..

8) (à suivre.)

Cet extraordinaire document photographique, pris par notre confrère Robert Legros, de "l'Equipe", nous montre le grave accident du coureur italien Battistini, que l'on voit percutant une voiture officielle. Battistini fut éliminé et Anquetil (à droite), évita de justesse l'accident.



Quand je pense que lorsque j'ai eu mes 8 ans, mon père m'avait donné à choisir entre un vélo et un album de timbres-poste.

De notre envoyé spécial sur le Tour, Pierre Chany

ANQUETIL : un champion, mais surtout un homme

parce que sa condition physique laissait à désirer. J'ai vu aussi et surtout Jacques Anquetil réaliser des performances prodigieuses, semer ses adversaires avec une aisance qui relevait de l'irréel.

Jacques Anquetil restera le héros de ce Tour de France. Depuis Rouen, il a tenu une gageure, entouré d'une équipe de France, parfois meurtrie, mais toujours valeureuse. Les anciens du Tour l'ont comparé à Fausto Coppi et Hugo Koblet dont les noms restent attachés aux plus belles séquences passées du Tour de France.

Vous connaissez tous, désormais, Jacques Anquetil, le champion. Mais, peut-être, ne savez-vous pas grand-chose de Jacques Anquetil, l'ancien fraisieriste de Quincampoix, qui grimpa sur une bicyclette à l'âge de 16 ans « pour s'amuser », nous a-t-il rappelé souvent, et qui est devenu le meilleur coureur du monde.

Un homme simple

A la base de tous ses exploits, on trouve ses qualités si exceptionnelles de rouleur. Il bénéficie, par ailleurs, d'un organisme robuste qui lui assure, en toutes circonstances, une rapide et parfaite récupération de ses forces. A cette rare conjonction des qualités, il ajoute une énergie farouche dans la compétition, quand la compétition lui semble de quelque intérêt. De ce complexe, sont nées ses victoires spectaculaires dans le Tour de France, le Tour d'Italie. Sa réussite contre le record du monde de l'heure, son titre de champion de France de poursuite, ses deux succès dans les Six Jours de Paris et la longévité de sa carrière — onze ans déjà — (comme le temps passe !) alors

que les augures lui prédisaient naguère un avenir des plus limités !

On le dit renfermé, voire compliqué dans la vie. Mais il est compliqué, dans la mesure seulement où ce qui est simple déconcerte l'opinion, dans la mesure aussi où l'homme public entend préserver sa vie privée de la curiosité et des atteintes de l'extérieur, dans la mesure, enfin, où un champion cycliste désire vivre comme s'il n'était un champion, c'est-à-dire, recevoir ses amis quand bon lui semble, déguster une bonne bouteille en famille, jouer un bridge à la veillée.

Bon juge de ses forces

Son extraordinaire réussite tient surtout à « la compréhension exacte des moyens qu'il doit employer pour réaliser ses desseins ». Il est un adversaire des opérations hasardeuses. Sa nature le conduit à sacrifier la « glorieuse incertitude du sport » aux impératifs d'un plan rigoureux, établi en fonction de ses besoins. Il remporte le Tour d'Italie en 1960 et s'abstient dans le Tour de la même année alors que sa condition physique l'autoriserait à concourir pour la première place. A ceux qui l'interrogent, il répond alors : « A quoi cela me servirait-il de gagner ces deux courses la même année ? »

Cette année, il commence par gagner Paris-Nice afin de s'imposer comme le leader de l'équipe de France du Tour. Il remporte sa première « classique » à l'occasion du Critérium National. Il confirme sa supériorité sur Baldini à Forlì, échoue de peu au Tour d'Italie. Enfin, il aborde le Tour de France, au summum de sa condition. Il n'est pas ambitieux

mais son orgueil le conduit à relever parfois des défis insolites, à se fixer des buts imprévus : « Je prendrai le maillot jaune à Versailles et j'essaierai ensuite de le conserver jusqu'au Parc des Princes », me confiait-il avant le départ du Tour. Une autre de ses qualités, le naturel. Il ne croit pas utile de se composer une tête de penseur tourmenté pour étudier son métier et progresser dans sa technique. Mais, mine de rien, il est devenu incomparable dans l'art de préparer ses courses. Ainsi, dans le massif de la Chartreuse, lors de la grande étape alpestre de ce Tour, quand Charly Gaul l'eut surpris dans le col de Porte, le grimpeur luxembourgeois jouait le Tour à quitte ou double. Le Normand risquait son maillot jaune... mais jamais il ne céda à la panique.

Ah ! nous allons oublier de vous dire une autre de ses qualités : il sait merveilleusement choisir ses amis. Hier, André Darrigade, aujourd'hui Jean Stablinski, son compagnon de route dans ce Tour. Le fait de savoir choisir ses amis, ses lieutenants, n'est-il pas le fait d'un bon capitaine ?

Que de chemin parcouru par le petit fraisieriste de Quincampoix qui rêve, maintenant, de ramener à la France ce maillot arc-en-ciel des champions du monde ! Tel est son objectif, désormais. Mais il ne l'avouera pas en public, par crainte de paraître prétentieux. Car, Jacques Anquetil, le meilleur coureur du monde, à parité de mérite avec Van Looy, est tout le contraire d'un hâbleur. Son métier est de pédaler, il pédale donc, le plus vite possible, sans tirer de ses exploits, pourtant prodigieux, une satisfaction démesurée. Tel est Jacques Anquetil qui vous donnera, ici même, la semaine prochaine, l'exclusivité de ses confidences.

— Moi aussi au début, je ne voyais que par le « Tour de France » et puis, j'ai compris que dans le vélo il y avait d'autres débouchés.



Mastrotte : a rendu visite au docteur Dumas pour tenter de se débarrasser d'un ver solitaire bien gênant. Groussard (Joseph) et Bastollan : les deux tricolores ont passé la journée en compagnie de leurs femmes, qui étaient venues les rejoindre à Montpelier.

Charly Gaul a eu une longue conversation avec son manager Daniel Dussat, il était, bien sûr, question de vélo et en particulier de la série de contrats d'après Tour.

Ignolin s'est rendu à Palavas-les-Flots (il avait son slip de bain, à vous de conclure).

Anglade s'est fait couper les cheveux. Le Dimeux (le facteur du Tour) a passé sa journée à dormir.

L'Allemand Fischerkeller, après avoir écrit sa longue lettre quotidienne à sa fiancée, a fait du tourisme : visite d'Arles.

L'Anglais Robinson a fait une promenade en mer (derrière chaque Britannique se cache un marin).

Les Belges Van Aerde et Adriaenssens ont fait... de la bicyclette, pour ne pas perdre l'habitude.

Everaert et Casals se sont entrebattus... à la belote.

Enfin, Bergaud, comme Le Dimeux, a beaucoup dormi.

Le Tour de France a perdu son doyen : le journaliste belge Karel Steyaert nous a quittés avant le Parc des Princes, sur ordre impératif du directeur.

Karel Steyaert, c'est un peu tout le Tour de France. Il avait pris, à Rouen, le départ de son 38^e Tour et, à quatre-vingts ans, il demeurerait un silencieux enthousiaste. Doyen des journalistes sportifs belges, Karel Steyaert est un des survivants de l'époque héroïque du Tour. De Philippe Thys à Bobet, il a été le témoin de tous les grands Tours, il a vu gagner Bottecchia et Pélissier, Magne et Leduc, les deux Maes (Sulvere et Romain) et Lapébie, Bartali et Coppi, Kubler et Koblet et, plus près de nous, Bobet, Anquetil, Gaul, Bahamontes, Nencini.

Eminence grise du cyclisme belge, Karel Steyaert supervisait toujours la composition de « l'escadron noir » et nombre de champions flamands lui doivent leur carrière.

« Pilote » souhaite bon repos et bonne convalescence à Karel Steyaert, en attendant de le retrouver, l'an prochain, au départ de son... trente-neuvième Tour de France.

Le vélo continue

Le Tour est terminé, mais la saison cycliste est loin d'être achevée. Voici, pour les routiers qui ne bénéficieront pas de la grande tournée des contrats d'après Tour, le calendrier des grandes épreuves routières de fin de saison.

- 23 juillet : championnats de Suisse et d'Espagne sur route
- 30 juillet : championnats de Belgique et du Luxembourg sur route
- 6 août : Tour du Tessin (Suisse)
- 13 août : Les Trois Vallées Varésines (Italie)
- 15 août : Les Trois villes Sœurs (Belgique)
- 25-27 août : Les Trois Jours d'Anvers
- 3 septembre : championnats du monde sur route à Berne
- 7-10 septembre : Tour du Nord et Circuit d'Aquitaine
- 17 septembre : Le Grand Prix des Nations
- 23-24 septembre : Tour de Picardie
- 30 septembre : Circuit des Régions Flémandes (Belgique)
- 8 octobre : Paris-Tours
- 15 octobre : Grand Prix de Lugano
- 22 octobre : Tour de Lombardie.

Les routiers internationaux ont encore des kilomètres à accomplir et des courses à gagner.



A partir de cette semaine, « Pilote » vous offre une double exclusivité : en publiant un extraordinaire roman d'Alistair Mac Lean, édité chez Plon, et en illustrant son récit avec les photos tirées du film de la Columbia. Le roman et le film portent tous deux le même titre, « Les Canons de Navarone » : le premier est un best-seller et le second, magnifiquement interprété, qui sortira à Paris en septembre et en province en octobre, fera, disent les spécialistes, un « malheur ». Le récit commence en Egypte pendant la dernière guerre...

L'ALLUMETTE gratta bruyamment le métal rouillé de la baraque en tôle ondulée, grésilla, puis projeta un petit cercle de lumière vacillante, clarté soudaine et bruit également surprenants dans le silence et l'obscurité de la nuit. Machinalement, les yeux de Mallory suivirent le mouvement de l'allumette enflammée jusqu'à la cigarette qui saillait sous la moustache en brosse à dents du général de brigade : il vit la lumière s'arrêter à quelques centimètres d'un visage brusquement immobile, il vit le regard fixe de l'homme absorbé par le soin d'écouter. Puis l'allumette disparut, écrasée dans le sable du terrain d'aviation.

— Je les entends, dit doucement le général. Je les entends qui arrivent. Dans cinq minutes, pas plus. Pas de vent, ce soir ; ils atterriront au n° 2. Allons les accueillir dans la salle des interrogatoires.

Il s'arrêta, jeta sur Mallory un

coup d'œil railleur et parut sourire. Mais ce devait être un jeu d'ombre trompeur, car il n'y avait aucune galeté dans sa voix.

— Maîtrisez votre impatience, jeune homme, rien qu'un bref moment encore. Cela n'a pas trop bien marché, cette nuit. Vous recevrez toutes les réponses que vous attendez, et je crains que ce ne soit que trop tôt.

Brusquement, il sortit en direction des bâtiments trapus qui se détachaient vaguement sur les pâles ténèbres de l'horizon.

TROIS SILHOUETTES

DANS LES TÉNÈBRES

Mallory haussa les épaules, puis le suivit, d'un pas plus lent, avec le troisième membre du groupe, une large silhouette courtaude au



Mallory (Gregory Peck) : c'est le chef du commando, un champion d'alpinisme, l'homme qui fera réussir cette étonnante opération alliée.

André (Anthony Quinn) : le bras droit de Mallory ; d'origine grecque, haïssant l'occupant, est un fin tireur



dandinement très prononcé. Mallory se demanda avec aigreur combien Jensen avait dû s'exercer pour acquiescer cette démarche de marin. Trente ans suffisaient à l'expliquer, mais là n'était pas la question. En sa qualité de chef du 3^e bureau des « Opérations subversives » (S.O.E.) au Caire, le capitaine de vaisseau James Jensen avait brillamment réussi et mérité la médaille des Services distingués de la Marine royale ; l'intrigue, la tromperie, l'imitation et le déguisement étaient toute sa vie : il avait, en tant qu'agitateur levantin, d'Alexandrette à Alexandrie, gagné le respect craintif des dockers ; comme chamelier, il avait triomphalement concurrencé les Bédouins les plus experts ; et aucun mendiant pathétique n'avait jamais exhibé de plaies plus convaincantes dans les bazars et les marchés de l'Orient. Ce soir, cependant, il n'était qu'un marin simple et bourru. Vêtu tout de blanc, depuis la coiffe de casquette jusqu'aux souliers de toile, la lueur des étoiles scintillait sur le galon doré de ses pattes d'épaule et de sa visière.

UNE PERMISSION

PEU ORDINAIRE

Leurs pas foulèrent le sable à l'unisson avant de retentir sur le ciment de la voie de départ. Ils avaient déjà presque perdu de vue le général. Soudain, Mallory se tourna vers Jensen.

— Dites-moi, commandant, qu'est-ce que tout cela signifie au juste ? Pourquoi ce mystère, ce secret ? Et pourquoi y suis-je mêlé ? Bon Dieu ! Ce n'est qu'hier qu'on m'a fait quitter la Crète, avec huit heures de préavis. J'avais un mois de permission, m'a-t-on dit, et voilà ce qui se passe !

— Eh bien ! murmura Jensen, qu'est-il arrivé ?

— Pas de permission, dit Mallory avec amertume. Pas même une nuit de sommeil. Rien que des heures et des heures dans le bureau de l'état-major à répondre à un tas d'ineptes questions au sujet d'ascensions dans les Alpes méridionales. Puis, tiré de mon lit à minuit avec l'ordre de vous rejoindre ; après quoi, des heures à travers ce satané désert dans une voiture conduite par un Écossais qui a chanté des chansons d'ivrogne et m'a posé des centaines de questions encore plus idiotes !

— L'un de mes déguisements les

plus réussis, dit Jensen avec suffisance. Personnellement, j'ai trouvé ce voyage très amusant !

— L'un de vos...

Mallory ne put achever, épouvané au souvenir de ce qu'il avait dit au vieux capitaine écossais moustachu qui avait conduit le véhicule.

— Je... je vous demande infiniment pardon, commandant. Je ne me doutais pas...

— Bien sûr ; vous n'étiez pas censé le savoir, dit Jensen en l'interrompant. Je voulais simplement voir si vous étiez l'homme indiqué pour cette tâche. Je suis sûr que vous l'êtes ; j'en étais assez sûr avant de vous faire partir de Crète. Mais je ne sais pas d'où vous est venue l'idée que vous alliez en permission. On a souvent contesté le bon sens du S.O.E., mais nous n'allons quand même pas jusqu'à mobiliser un hydravion uniquement pour permettre à des officiers subalternes de passer un mois à faire bombance au Caire !

— Je ne sais toujours pas...

— Patience, mon gars, patience, comme vient de vous le recommander mon estimable général. Le temps est sans fin. Attendre et toujours attendre, c'est la vie de l'Orient.

— Ne totaliser que quatre heures de sommeil en trois jours n'y ressemble pas, dit Mallory avec chaleur... Ah ! les voici !

L'ATERRISSAGE

DES BOMBARDIERS

Les deux hommes plissèrent instinctivement les yeux devant l'éblouissante lumière des projecteurs d'atterrissage. En moins d'une minute, le premier bombardier s'arrêta lourdement, maladroitement, juste à côté d'eux. La peinture grise du fuselage d'arrière et de l'empennage était criblée de balles et d'obus, un aileron était déchiqueté et le moteur extérieur de gauche ne fonctionnait plus, saturé d'huile. Le plexiglas de la cabine était brisé en une douzaine d'endroits.

Pendant longtemps, Jensen regarda fixement les trous et les cicatrices de l'appareil endommagé, puis il secoua la tête et détourna les yeux.

— Quatre heures de sommeil, capitaine Mallory, dit-il doucement, je commence à penser que vous pouvez vous tenir pour un veinard d'avoir dormi, même ce temps-là.



Miller (David Niven) : un bouclier qui a fait tous les métiers ; sa spécialité est le sabotage, c'est pourquoi les services secrets font appel à lui.

qui feront triompher le commando : sa passion de la mécanique et sa connaissance des transmissions.



Stevens (Anthony Quayle) : un brillant alpiniste... A cause de lui, l'expédition risquera d'échouer, mais c'est aussi grâce à son courage qu'elle réussira.

La pièce où avaient lieu les interrogatoires, vivement éclairée par deux puissantes ampoules nues, était inconfortable et mal aérée. Le mobilier se composait de quelques cartes murales délabrées, d'une vingtaine de chaises, également usagées, et d'une table de bois blanc. Le général, flanqué de Jensen et de Mallory, était assis derrière cette table lorsque la porte s'ouvrit et que les premiers aviateurs entrèrent en clignant

rapidement des yeux sous l'éclatante lumière. Ils étaient conduits par un pilote aux cheveux noirs, à la forte carrure, qui tenait de la main gauche son casque et sa combinaison. Il portait, aplati sur le derrière de sa tête, le couvre-chef des Anzac et le mot « Australie » était inscrit en lettres blanches en haut de chacune de ses épaules kaki et sur la patte de ses deux poches de poitrine. Les sourcils froncés, il s'assit en si-

lence et sans permission, devant les trois officiers, sortit un paquet de cigarettes et gratta une allumette sur la table. Mallory regarda furtivement le général. Celui-ci avait simplement l'air résigné ; sa voix elle-même l'était.

TORRANCE

L'AUSMALIEN

— Messieurs, c'est le commandant Torrance, dit-il, et il ajouta inutilement : il est Australien.

Mallory eut l'impression qu'il espérait, ce faisant, expliquer certaines choses, entre autres le comportement du commandant aviateur Torrance...

— Il a dirigé l'attaque de ce soir sur Navarone. Bill, ces messieurs que voici, le capitaine de vaisseau Jensen, de la Marine Royale, et le capitaine Mallory, du Groupe d'action lointaine du désert, s'intéressent spécialement à Navarone. Comment cela a-t-il marché ce soir ?

« Navarone ! C'est donc pour ça que je suis ici », songea Mallory. Il connaissait bien Navarone ou plutôt, il en avait entendu parler, comme tous ceux qui avaient servi à un moment quelconque en Méditerranée orientale. C'était une imprenable forteresse de fer au large de la côte de Turquie, puissamment défendue — supposait-on par une garnison mixte d'Allemands et d'Italiens, l'une des rares îles de la mer Egée où les Alliés avaient été incapables d'établir une mission, et qu'ils avaient moins encore pu reconquérir depuis le début de la guerre...

UNE IMPRENABLE

FORTERESSE

De son accent traînant, Torrance disait, maîtrisant sa colère :

— Fichtrement mal, mon général. Une véritable tentative de suicide...

Il s'arrêta brusquement, regarda, les lèvres serrées, les volutes de fumée qu'il avait laissé échapper lui-même, puis reprit :

— Mais nous voulons y retourner, les gars et moi. Rien qu'une fois. Nous en avons parlé en revenant.

A l'arrière-plan s'éleva un murmure d'approbation.

— Nous aimerions emmener le plaisantin qui a imaginé cette attaque et le flanquer hors de

l'avion à trois mille mètres au-dessus de Navarone, sans parachute.

— A ce point-là, Bill ?

— Oui. Un temps clair. Ils ont bien mis à côté, dit Torrance avec rancune. Il nous a fallu descendre à quatre cent cinquante mètres. Ça n'y changeait d'ailleurs pas grand-chose : nous aurions dû de toute façon descendre à environ neuf cents mètres au-dessous du niveau de la mer, puis remonter en volant : le surplomb de cette falaise masque complètement le but. On aurait pu tout aussi bien leur jeter des papiers leur demandant d'enclouer leurs satanés canons... Et puis, ils ont concentré la moitié des canons antiaériens du sud de l'Europe le long de cet étroit secteur de 50°, le seul endroit d'où l'on puisse approcher du but. Russ et Conroy n'ont même pas pu arriver à mi-chemin du port... Ils n'avaient pas une seule chance de le faire.

TENTATIVE

DE SUICIDE

— Je sais. Je sais, dit le général en hochant tristement la tête. Nous l'avons appris. La réception de la radio était bonne... Et McIlveen est tombé juste au nord d'Alexandrie ?

— Oui. Mais il s'en tirera. La vieille caisse flottait toujours quand nous avons passé au-dessus, le grand youyou était à la mer et l'eau était aussi calme que celle d'un étang. Il s'en tirera.

— Puis-je dire un mot au commandant aviateur ? demanda Jensen au général.

— Bien sûr, commandant ; vous n'avez pas besoin de le demander.

— Rien qu'une petite question, dit Jensen en regardant l'Australien avec un léger sourire. Vous n'avez pas envie d'y retourner ?

— Vous pouvez le dire ! grommela Torrance.

— Parce que ?

— Parce que je ne suis pas partisan du suicide. Parce que je ne crois pas qu'il faille sacrifier des gars pour rien. Parce que je ne suis pas Dieu et que je ne suis pas capable de faire l'impossible.

LA SEMAINE PROCHAINE

100 hommes attendent la mort.



La route est rude du Caire à Navarone. En (1) les hommes s'embarquent sur une caïque ; en (2), ils se déguisent en pêcheurs ; en (3), ils sont arraisonnés par un navire allemand ; en (4), ils doivent se débarrasser d'une nouvelle patrouille ennemie ; en (5), ils sont pris dans une effroyable tempête ; mais en (6), Navarone...

Un Jeu-Pilote : LA FRANCE VUE D'EN HAUT



1. Elles sont plusieurs, sur la Côte d'Azur, qui portent le même nom : celle-ci héberge des religieux. Trouvez son nom...

2. C'est une île bretonne dont on a beaucoup parlé au moment des fêtes du 18 juin. Vous ne pouvez pas ignorer son nom.

3. Un illustre comte y séjourna trop longtemps pour son goût, mais il parvint heureusement à s'en échapper. On s'y rend en quelques minutes de navigation.

Connaissez-vous la France ?... Si l'on vous posait cette question, vous répondriez : « Bien sûr... Paris, la tour Eiffel, Marseille, Notre-Dame de la Garde, Chamonix, le mont Blanc, la Bretagne, la Normandie, le mont Saint-Michel... » Voire.

C'est pourquoi nous avons eu l'idée de ce petit jeu de vacances que nous avons baptisé « La France vue d'en haut »...

Rêvons... Rêvons que vous êtes en avion, que cet avion tombe en panne, que

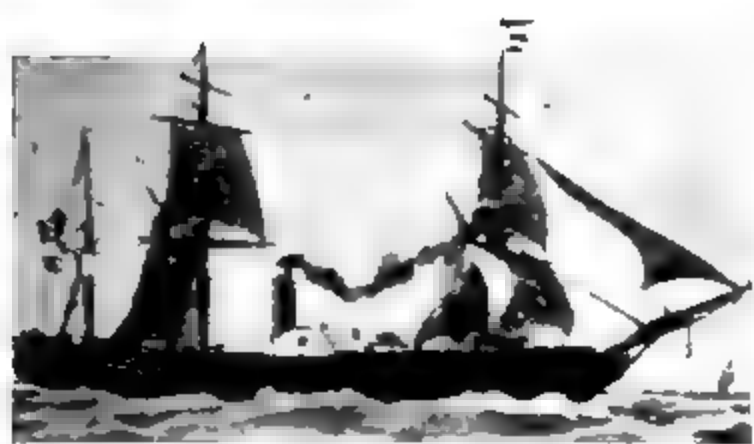
vous êtes obligé de sauter en parachute ; le « pépin » s'ouvre normalement et vous vous balancez à plusieurs centaines de mètres au-dessus de la France... Où êtes-vous ? Vous avez quelques minutes pour le déterminer...

Facile, pensez-vous ? Alors, allez-y ! Voici, dans cette carte de France, dessinée par notre ami Dropy, trois îles très connues du territoire français. Deux d'entre elles sont en Méditerranée, la troisième dans l'océan Atlantique. Chronométrez-vous. Si vous trouvez la solution

en 60 secondes, vous êtes très fort ; si, au bout de 3 minutes vous n'avez pas trouvé, vous avez perdu ; demandez alors la solution à vos camarades ou à vos parents.

Les photos illustrant ce jeu de vacances ont été prises par l'opérateur-pilote R. Henrard à bord d'un avion « Norécrin ».

Solutions. — 1. Il s'agit de Saint-Honorat (Lérins). — 2. L'île de Sein dont on a tant parlé au moment du 18 juin. — 3. Château d'If, devant Marseille.



UN GRAND ARSENAL MILITAIRE à l'apogée de la marine à voile

NOUS sommes en 1849. La marine militaire vient de faire construire à Brest le *Valmy*, un magnifique trois ponts, portant 120 canons de calibre 30, pouvant porter 2 140 kg de bordée ; sa prodigieuse mâture s'élève à 60 mètres de haut. Le *Valmy*, orgueil de la marine de la toute jeune et éphémère seconde république, a été lancé en 1847 ; mais ce qu'on ne sait pas encore, c'est qu'il sera le dernier du genre, la marine en bois devant être tuée par les coques de fer et la voile agoniser sous les jets de plus en plus répétés de la vapeur. Finissons-en avec le *Valmy* : devenu Vaisseau Amiral pendant la guerre de Crimée, il fut affecté à l'Ecole navale de Brest en 1863 sous le nom de *Borda*, en remplacement de l'ancien *Commerce de Paris*. C'était une fin glorieuse et durable puisqu'il forma toutes les promotions successives de nos midships jusqu'en 1913 !

Admirons donc trois ponts et frégates, tandis qu'il en est temps encore. En 1850, le *Napoléon* de Dupuy de Lôme, vaisseau deux ponts, sera pourvu d'une machine à vapeur et d'une hélice ; il sera le premier vaisseau en bois ainsi transformé et fera ses 13 nœuds, vitesse jamais atteinte à la voile... Après le *Valmy*, voici la *Belle-Poule*, qui s'appête à prendre la mer. Elle demeure encore la frégate à voiles la plus moderne de la marine française.

L'ABATTAGE EN CARÈNE

Elle est, pour lors, en « carénage »... le carénage est une opération qui a pour but de débarrasser la carène, c'est-à-dire la partie immergée de la coque, des algues, coquillages et salissures qui s'y sont déposées pendant un séjour prolongé à la mer et nuisent à la bonne marche du navire. Le « carénage », c'est un grattage et un chauffage, brûlage superficiel indispensable aux coques en bois et qui s'effectue d'ordinaire au port, dans un bassin de radoub. Mais lorsqu'il n'y a pas de bassin, s'il est occupé et si le carénage presse, il faut « abattre » et c'est ce que l'on a fait ici.

On a vidé le bâtiment et effectué un déménagement complet : débarquement de la mâture haute et des espars, de l'artillerie, du lest, des approvisionnements ; en bref, de tous les poids lourds. Puis, solidement ancré, le bâtiment a été hâlé sur l'appui de chalands ou de pontons, par des palans frappés au ton de ses bas mâts, jusqu'à l'inclinaison voulue. On a eu soin aussi de passer sous la quille des câbles de rappel afin d'assurer le futur redressement...

Plus loin, on mâte, c'est-à-dire que l'on place les mâts d'une autre fré-



Dans le titre, une frégate à voiles. Ci-dessus, le « Napoléon » (1850), premier vaisseau en bois auquel on adjoignit une machine à vapeur actionnant une hélice.

gate à l'aide d'une machine qui n'est, somme toute, qu'une immense chèvre pourvue de palans et reliée à un mât fixe. Cette activité changera bientôt d'aspect car la vapeur fuse de plus en plus !

Que seront ces bâtiments que l'on construit plus loin dans les cales couvertes et qui s'élèvent déjà haut sur leurs berceaux ?

Elle est peu sûre d'elle, semble-t-il, cette frégate qui s'avance. Sent-elle alors que, toute neuve, elle n'est qu'un outil de transition ? Elle demeure

poussive avec sa machine à roues de 450 CV. La médiocrité de sa valeur militaire lui donne beaucoup de modestie. Elle sait pourtant qu'elle ne finira pas sur les lignes transatlantiques transportant émigrants et passagers...

Quelques-unes de ses sœurs l'ont fait : *Canada*, *Darien*, *Vauban* et *Orénoque*. On les a d'abord employées comme transports de troupes, puis les armateurs havrais Héroult et Handel ont obtenu la concession du service postal Havre-New York. C'était en

1847. Aussitôt rebaptisées, *Union*, *Philadelphie*, *New-York* et *Missouri*, nos frégates furent mises à la disposition des armateurs.

Le premier départ eut lieu de Cherbourg, le 21 juillet de la même année. La traversée fut homérique... manquant de combustible, le *Missouri* naviga bientôt à la voile. Seule la rencontre d'un navire anglais lui permit d'acheter assez de combustible pour gagner Halifax où il dut relâcher.

Mais la vapeur demeure et la roue cède de plus en plus, la place à l'hélice. Depuis le « Nageur », la marine a connu le *Sphinx*, corvette munie d'une machine anglaise et faisant 7 nœuds, soit environ 13 km à l'heure en 1829. Puis est venue la *Gomer*, superbe frégate pourvue de roues à 24 aubes, faisant 9, 13 m de diamètre et filant ses 10 nœuds en 1832.

Et voilà qu'en 1841, le célèbre constructeur havrais, Normand, va révolutionner tout. Il vient de mettre à l'eau un aviso, pour le moins curieux, et qui a nom le *Corse*. Il est joli, fin de lignes, muni d'une machine à vapeur Woolf qui tire ses 45 mètres de long à une vitesse prodigieuse : plus de 10 nœuds ! Mais il y a un secret...

L'HÉLICE EST NÉE !

Quel est ce secret ? Un propulseur nouveau : l'hélice d'un inventeur boulonnais, Frédéric Sauvage, qui tourne à 28 tours/minute ! Et la vitesse augmente grâce à la disparition des roues, les glissements d'eau s'effectuant mieux sur les flancs dégagés.

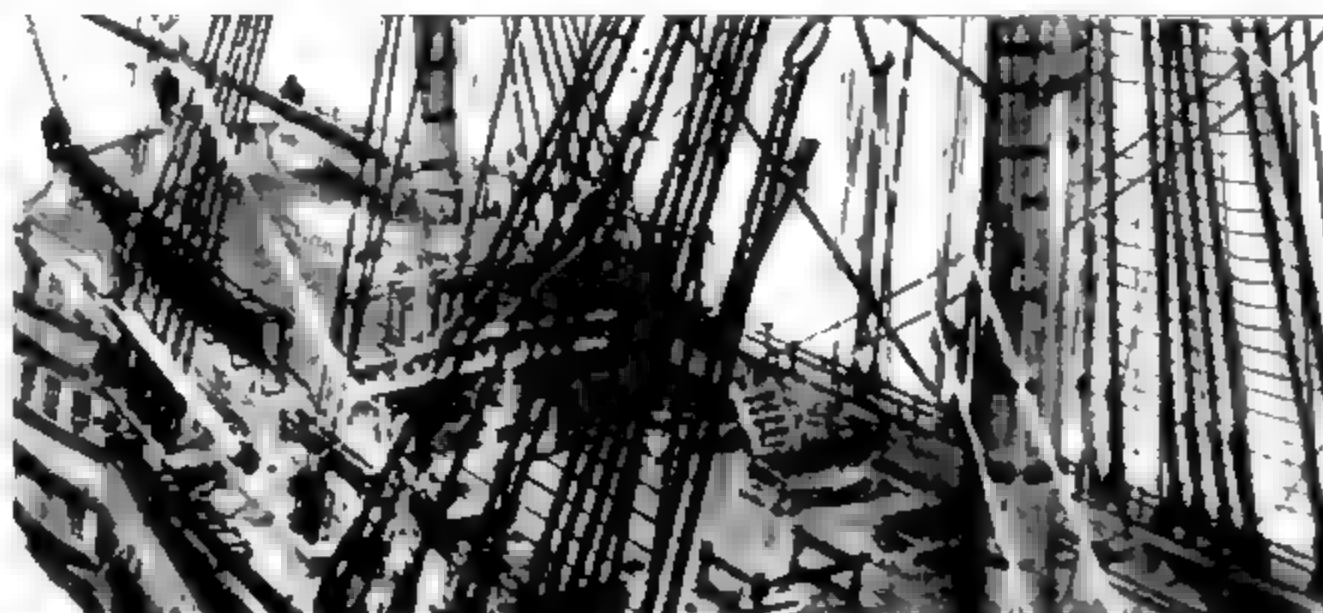
La marine à vapeur est vraiment née. On en discute ferme sur les quais car on sait déjà que des machines de 1 200 à 1 500 chevaux doivent équiper de vieux vaisseaux, tels que le *Charlemagne*, le *Fleurus*... Mais que diront les vieilles coques de ces jeunes hélices ?

Elles ne diront rien sinon qu'elles soupireront après de belles cuirasses de fer comme on en verra bientôt sur les batteries flottantes qu'on construisait alors, dans des arsenaux comme celui-ci, sortes de chalands sans qualités nautiques et que l'on remorqua jusqu'en Crimée pour les opposer au feu des canons russes. Les murailles de fer forgé, d'une épaisseur de 10 cm firent merveille et conduisirent ainsi à la « Gloire »... Ce n'est pas là un mauvais jeu de mots ; il s'agit de la *Gloire*, la première frégate cuirassée que Dupuy de Lôme lança à Toulon en 1859, toute fière de ses 5 600 tonnes, de ses 900 tonnes de cuirasse, de ses 2 500 chevaux qui lui firent dépasser les 13 nœuds...

VOIR PAGES SUIVANTES



Cette charmante corvette, type achevé du voilier en train de disparaître, est « La Créole » que commandait le prince de Joinville au combat de Vera-Cruz. Ce type de navire va disparaître, la voile va céder la place d'abord à la roue, puis à l'hélice.



Un Arsenal maritime-1849

1. Flamme tricolore de navire de guerre. — 2. Bouée flottante. — 3. Ancre de bossoir.

4. Une caronade en « barbette », c'est-à-dire en batterie non couverte. — 5. Vis de pointage. — 6. Cale et affût. — 7. Rail. — 8. Sabord. — 9. Canon sur affût de l'ancienne marine.

10. Douanier. — 11. Matelots. — 12. Canonnier de Marine. — 13. Capitaine de corvette. — 14. Officier de Garde nationale Marine. — 15. Aspirant. — 16. Garde-Marine. — 17. Gendarme maritime. — 18. Tambour des équipages. — 19. Galériens (dans chaque port, les condamnés aux galères étaient souvent utilisés pour les travaux de l'arsenal). — 20. Fourrier des équipages. — 21. Garde-Marine mobile.

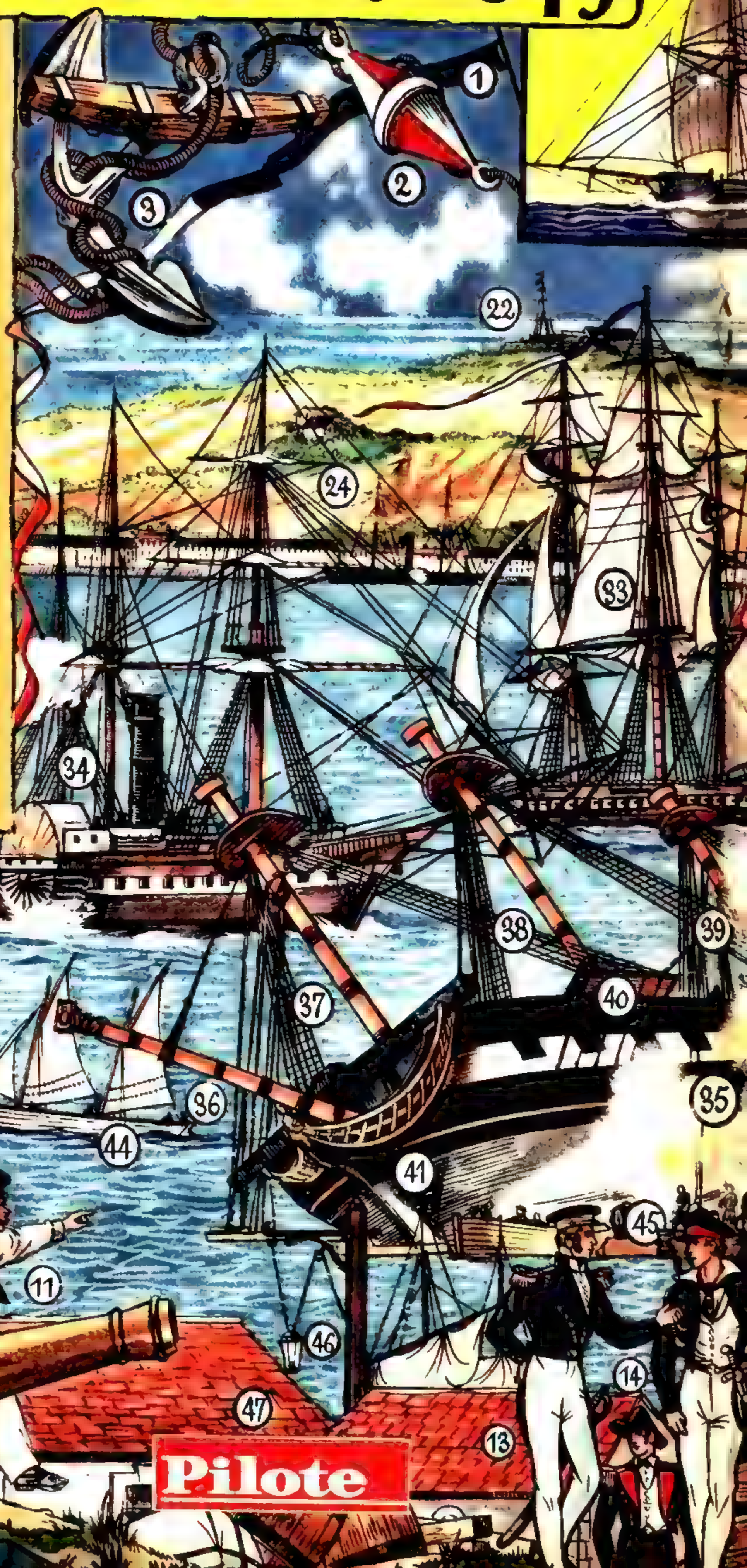
A. — L'ARSENAL.

22. Fort côtier. — 23. La ville. — 24. Le port. — 25. Cale couverte de constructions navales. — 26. Casernes. — 27. Citadelle. — 28. Machine à mater utilisée pour placer les mâts sur les navires, en réparation. — 29. Grand mât en cours de pose. — 30. Frégate en cours d'armement. — 31. Allèges. — 32. Vieux vaisseau utilisé comme ponton caserne. — 33. La frégate « La Belle-Poule » prenant la mer. — 34. Frégate à vapeur de 450 CV, type « Orénoque ». Plusieurs de ces frégates furent utilisées pour assurer le transport régulier des passagers entre Le Havre et New York, après transformation. — 35. Frégate au carénage (abattage en carène).

36. Beupré. — 37. Misaine. — 38. Grand mât. — 39. Artimon. — 40. Sabords. — 41. Etrave. — 42. Dunette. — 43. Baleinière grée « au tiers ». — 44. Baleinière grée « en houari ». — 45. Pontons. — 46. Fanal. — 47. Magasins. — 48. Grue « à hommes » de Lorient. — 49. Dépôt d'agrès.

B. — « Le Nageur », premier vapeur de la Marine française (1827), 615 tonneaux, 9 canons.

C. — « Le Valmy », dernier vaisseau trois ponts.



Pilote

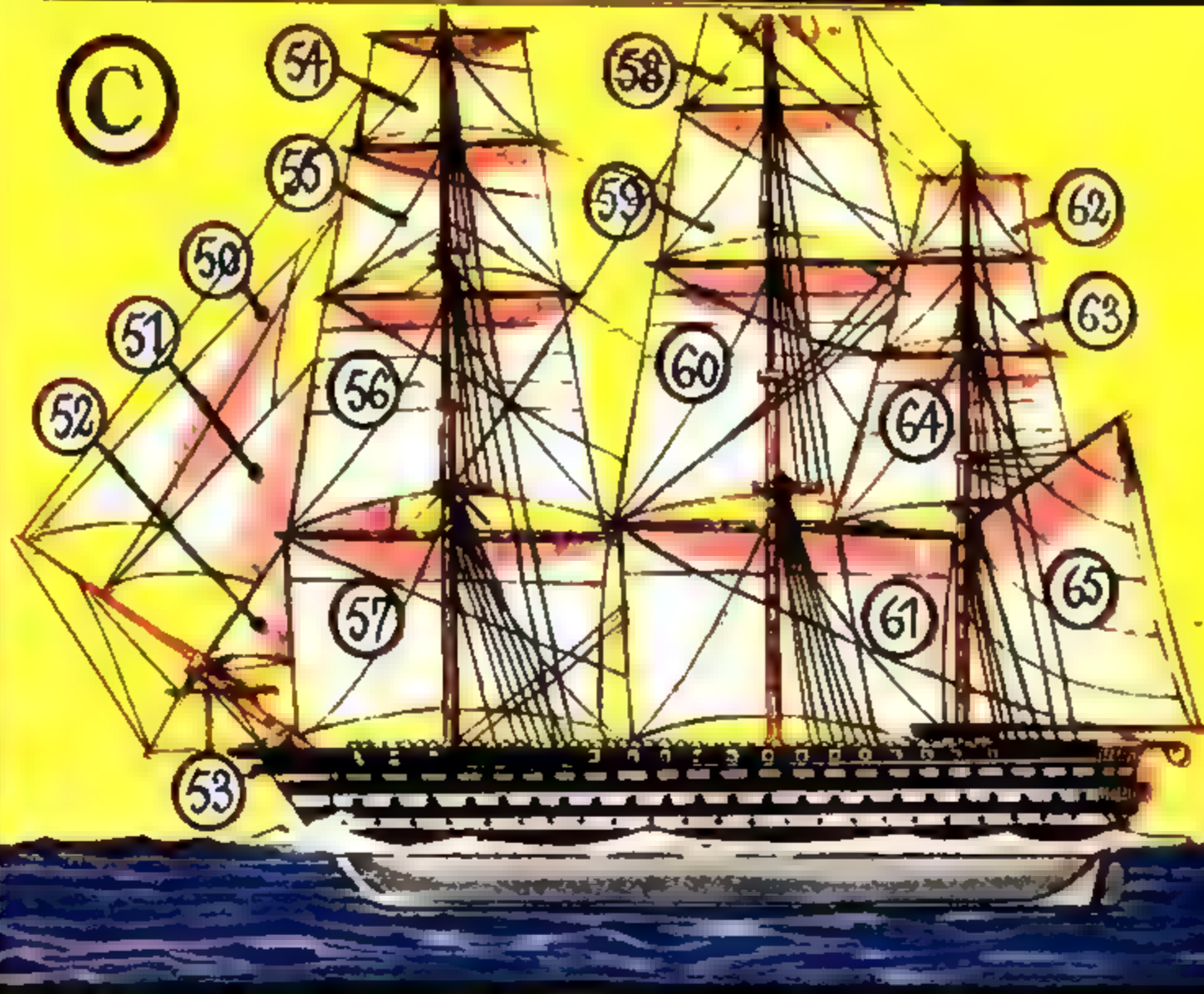


(B)

LES VOILES

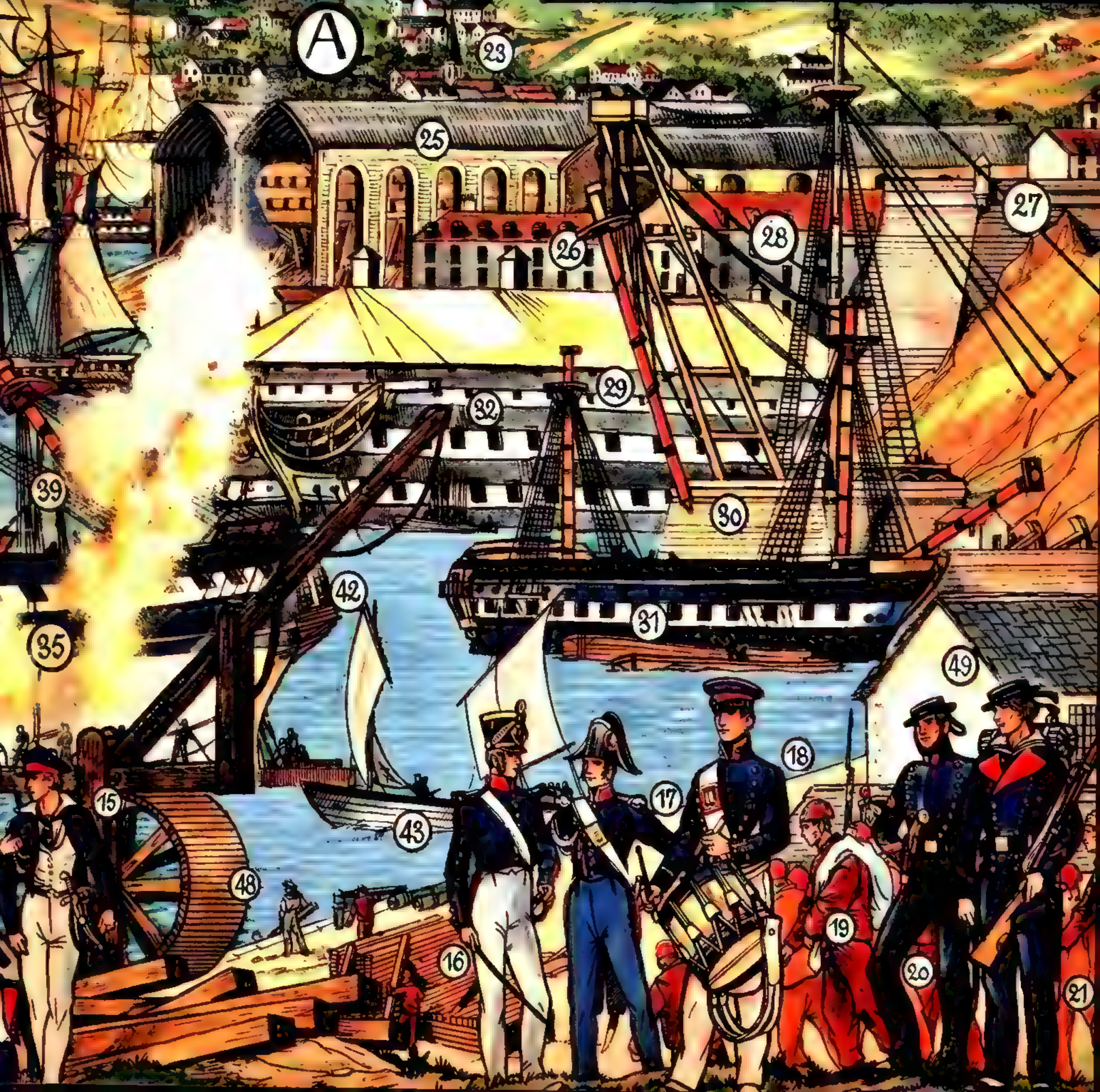
Beaupré : 50. Clinfoe. — 51. Grand foc. — 52. Petit foc. — 53. Civadière. Misaine : 54. Petit cacatois. — 55. Petit perroquet. — 56. Petit hunier. — 57. Misaine. Grand mât : 58. Grand cacatois. — 59. Grand perroquet. — 60. Grand hunier. — 61. Grand voile. Artimon : 62. Cacatois de perruche. — 63. Perruche. — 64. Perroquet de fougue. — 65. Brigantine.

(C)



HENRI DIMPRE.

(A)



23

25

26

28

27

32

29

30

31

42

49

43

18

17

19

20

21

16

48

39

35

15

5...4...3...2...1...



SPECIAL CARNET DE BORD

Ainsi allez-vous vous lancer les premiers dans cette formidable opération-vacances, la plus extraordinaire de celles réalisées à ce jour par Pilote. Oui, les premiers, puisque les détenteurs du carnet de bord sont toujours à la pointe de nos grands événements. Pour vous, l'opération va d'ailleurs aller beaucoup plus loin que pour tous les autres lecteurs puisque, à l'honneur de participer à la rédaction du Guide-Pilote, va s'ajouter la satisfaction de recevoir éventuellement l'un des 500 prix que nous destinons aux seuls détenteurs du carnet de bord ; car, en ce qui vous concerne, l'opération se transforme en un véritable concours. Ceux d'entre vous qui nous enverront fin septembre les meilleurs documents, qui nous feront part de leurs découvertes les plus amusantes, le tout étant destiné, bien sûr, à prendre (bonne) place dans notre Guide, se verront classés et récompensés par la suite.

POUR CEUX QUI N'ONT PAS (ENCORE) LE CARNET DE BORD.

En montant cette opération Guide-Pilote, nous n'avons pas voulu ne penser qu'aux seuls détenteurs du carnet de bord, c'est pourquoi vous êtes invité à y participer, même si vous ne le possédez pas encore ; il est toutefois normal que les

titulaires de carnet puissent bénéficier de certains privilèges comme il l'est révélé ci-dessus. Et puis, au fait, qu'est-ce qui vous empêche de vous joindre aux 23 000 détenteurs de carnet, d'être de ces lecteurs de choc sur lesquels Pilote peut compter dès qu'il s'agit de faire preuve du plus grand dynamisme ? Comment ? Le départ est donné et vous n'êtes pas encore parmi ces 23 000 ? Qu'importe, puisque demain vous pourrez faire partie de cette élite de nos lecteurs ; écoutez-moi bien, je vais vous dire comment vous y prendre. Cette opération s'étend sur dix semaines, n'est-ce pas ; eh bien, ne vous répétez-t-on pas à chaque numéro qu'il vous suffit de nous adresser dix bons découps dix semaines consécutives dans Pilote pour recevoir le carnet de bord ? Vous voyez aussitôt ce qu'il vous reste à faire ? Découpez dès aujourd'hui le bon-carnet de bord ; faites de même tout au long des semaines qui vont suivre. Lorsque arrivera notre n° 100, le 21 septembre, il ne vous restera plus que votre dixième et dernier bon à découper. Vous nous enverrez alors vos dix bons en même temps que le fruit de vos recherches et hop ! vous passerez dans la catégorie carnet de bord et obtiendrez ainsi le droit d'être sur les rangs pour remporter peut-être l'un des 500 prix de notre concours...

Ce qui revient à dire que le tout n'est pas de partir en possession d'un carnet de bord, mais d'être en mesure d'en posséder un... à l'arrivée !



CHERS amis, mon cœur bat à 100 à l'heure... Comme celui du starter le matin du Tour de France. Il bat à 100 à l'heure, parce que le grand moment est enfin venu.

Souvenez-vous : moi, Chef Pilote, je vous ai dit : « Il va se passer de grandes choses ! ». Eh bien ! nous y voilà ! Le moment est venu de réaliser ensemble une opération vraiment formidable.

Et le mot « ensemble » prend toute sa valeur, puisque je m'adresse non seulement aux 23 000 détenteurs du Carnet de Bord de « Pilote », mais aussi aux dizaines de milliers de lecteurs qui ne l'ont pas encore, mais qui pourront en faire la demande dans dix semaines lorsque prendra fin l'opération que nous lançons aujourd'hui !

De quoi s'agit-il ? Qu'attend de vous votre ami le Chef-Pilote ?

Un extraordinaire travail en commun qui servira à tous les jeunes, et je m'explique : vous savez que vos parents utilisent — principalement pendant les vacances — des guides, sortes de gros dictionnaires qui leur permettent de mieux connaître la France (guides touristiques, guides « Bleus », guides « Michelin », guides gastronomiques, etc.), mais vous êtes-vous déjà aperçu qu'il n'y avait pas de guide vraiment conçu pour les jeunes ? Eh bien, c'est ce guide que nous allons réaliser pendant ces vacances.

Un guide destiné aux seuls jeunes, fait uniquement par les jeunes, un guide comme il n'en a encore jamais été fait, un ouvrage totalement original, une œuvre collective unique.

Comment allons-nous procéder ? Que va contenir cet ouvrage ? Durant dix semaines consécutives, cette page va fourmiller d'idées, de suggestions, d'activités que nous vous recommanderons ou auxquelles nous vous demanderons de vous livrer...

Vous consignerez les résultats de vos recherches, de vos travaux dans un cahier, ou sur des feuilles que vous nous adresserez au lendemain du 21 septembre, date à laquelle prendra fin cette opération.

Nous posséderons alors la matière nécessaire pour rédiger ce « Guide de vos rêves ». Ces indications seront évidemment fort différentes de celles qu'on relève dans les guides destinés à vos parents. Vous, les jeunes, avez votre monde à part que vous explorez chacun à votre manière.

Ce monde ce sera peut-être ce chemin ombragé au fond duquel se dissimule un castel en ruine qu'aucun guide ne mentionne jusqu'à présent... ou ce bateau au profil étonnant... ou cette caverne à flanc de coteau, fort attirante, mais dangereuse et dans laquelle vous recommanderez à vos camarades de ne pas s'aventurer... ou ce vieux montagnard assis sur le pas de sa porte, chaque soir, au village, et prêt à raconter ses ascensions...

Vous voyez, le programme est vaste ! Un vrai programme de vacances pour vrais pilotes ! Et je ne vous donne bien sûr aucune limite : à mes suggestions pourront s'ajouter les vôtres...

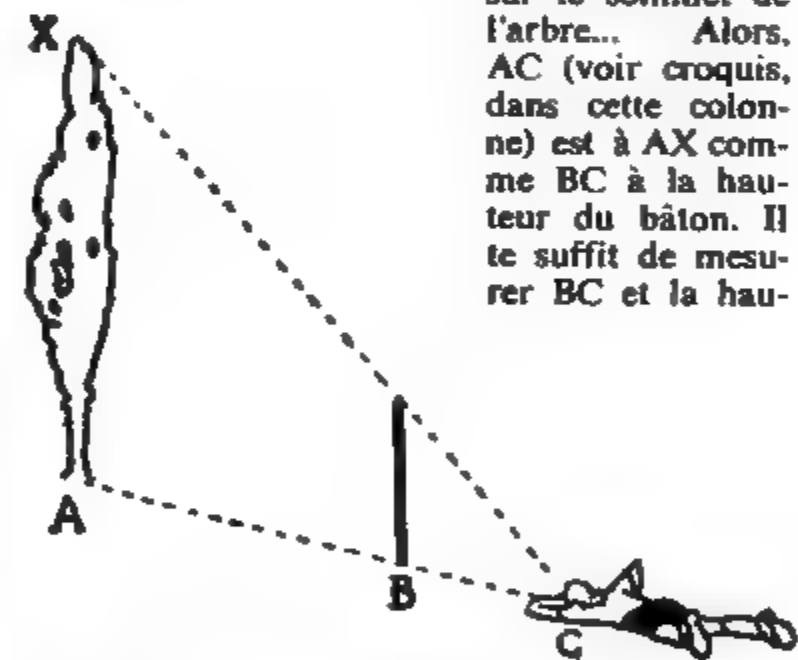
Alors, ça y est, vous m'avez bien compris (n'hésitez tout de même pas à relire plusieurs fois ces lignes) ! Je vous sens prêts... Rangez-vous bien sur la ligne de départ...

5... 4... 3... 2... 1... **PARTEZ !**

Jouez aux topographes

C'EST un excellent entraînement, qui peut vous servir, car vous possédez peut-être, dans votre ville ou votre village, l'arbre le plus haut de France. Mais comment le mesurer ? En grimpant dans les ramures avec le mètre de votre maman ? Certes pas. Écoutez plutôt les conseils que nous tirons du recueil scout « Etapes » (Presses d'Ile-de-France, 86, rue Bonaparte, à Paris) :

« Pour trouver la hauteur d'un objet, compte une distance d'environ 50 m à partir de son pied, puis plante un bâton. Ensuite, mets-toi à plat ventre sur le sol et place ton œil de sorte que le haut du bâton soit aligné sur le sommet de l'arbre... Alors, AC (voir croquis, dans cette colonne) est à AX comme BC à la hauteur du bâton. Il te suffit de mesurer BC et la hau-



teur du bâton, ce qui est facile. Un simple calcul te permet d'obtenir facilement la hauteur de l'arbre... » Un vrai jeu pour Pilotes astucieux.

Une autre méthode (croquis en haut de la colonne de droite) est ingénieuse, mais il faut qu'il y ait du soleil : les ombres de l'arbre à mesurer et ton bâton verticalement planté à côté de lui sont proportionnelles à leurs hauteurs. Un simple calcul, mais il fallait y penser !

Pour mesurer une distance horizontale, la technique à employer est sensiblement différente. Regardons le croquis ci-dessous et écoutons le topographe du livre « Etapes »... « Pour trouver la largeur d'une rivière (par exemple), remarque un objet X comme un arbre ou un rocher de la rive opposée ; mets-



Tu pars de C en faisant un angle droit avec la direction que tu viens de suivre. Tu t'arrêtes lorsque tu vois sur une même ligne l'arbre de l'autre rive ou le bâton-repère. Soit D. Tu vois que tu as ainsi dessiné deux triangles semblables et que CD est égal à la moitié de la largeur de la rivière... Facile comme « bonjour » ! (Voir croquis ci-dessous.)

● Si tu veux évaluer une distance sans faire de fastidieux calculs, tu dois savoir que : à 50 m, on voit clairement les yeux et la bouche d'une personne ; à 100 m, les yeux paraissent comme des points ; à 200 m, on peut encore voir des détails de vêtements ; à 300 m, on voit encore les visages ; à 400 m, le mouvement des jambes est visible à 500 m, par bon éclairage, la couleur des vêtements apparaît encore...

● Pour les distances de plus de 500 m, détermine un point à la moitié de celle que tu cherches ; évalue la distance de ce point et double ton évaluation... D'une façon générale, rappelle-toi qu'il faut tenir compte, dans tes évaluations d'une distance, de l'état de l'atmosphère (par temps brumeux, les distances paraissent plus grandes qu'elles ne sont ; par temps clair, c'est le contraire qui se produit). Maintenant, entraîne-toi, car rien ne vaut l'expérience.



Plus de 500 prix. Voici ce qu'ESSO offre aux détenteurs du Carnet de Bord de « Pilote » qui feront le meilleur envoi : six très beaux électrophones et 500 prix de qualité... Attention, vous tous qui êtes en vacances ou qui partez en vacances, n'oubliez pas qu'ESSO met à votre disposition ses cartes routières et ses itinéraires de vacances. Demandez une carte réponse à votre pompiste et transmettez à « Pilote », 31, rue du Louvre, à Paris, qui vous enverra les cartes ou les itinéraires que vous souhaitez (ou que vos parents seraient heureux de posséder) !

Esso



les aventures de PIERRE et PAUL

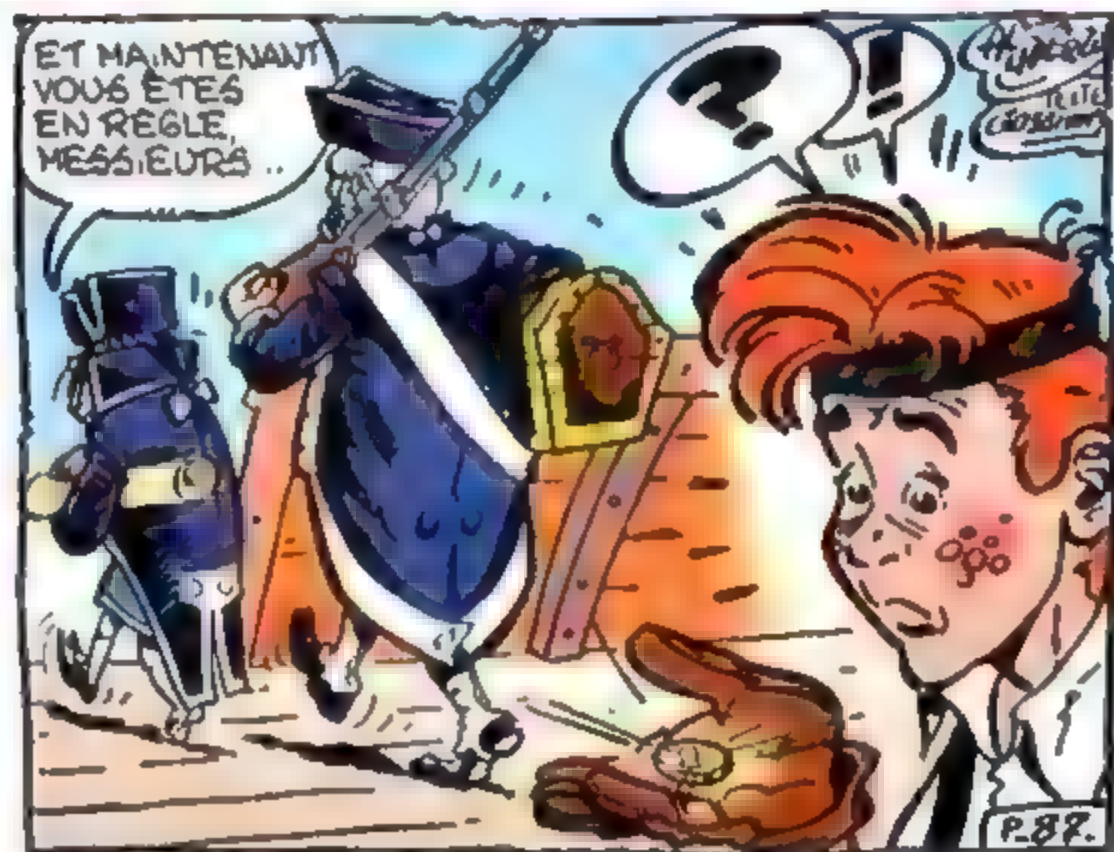
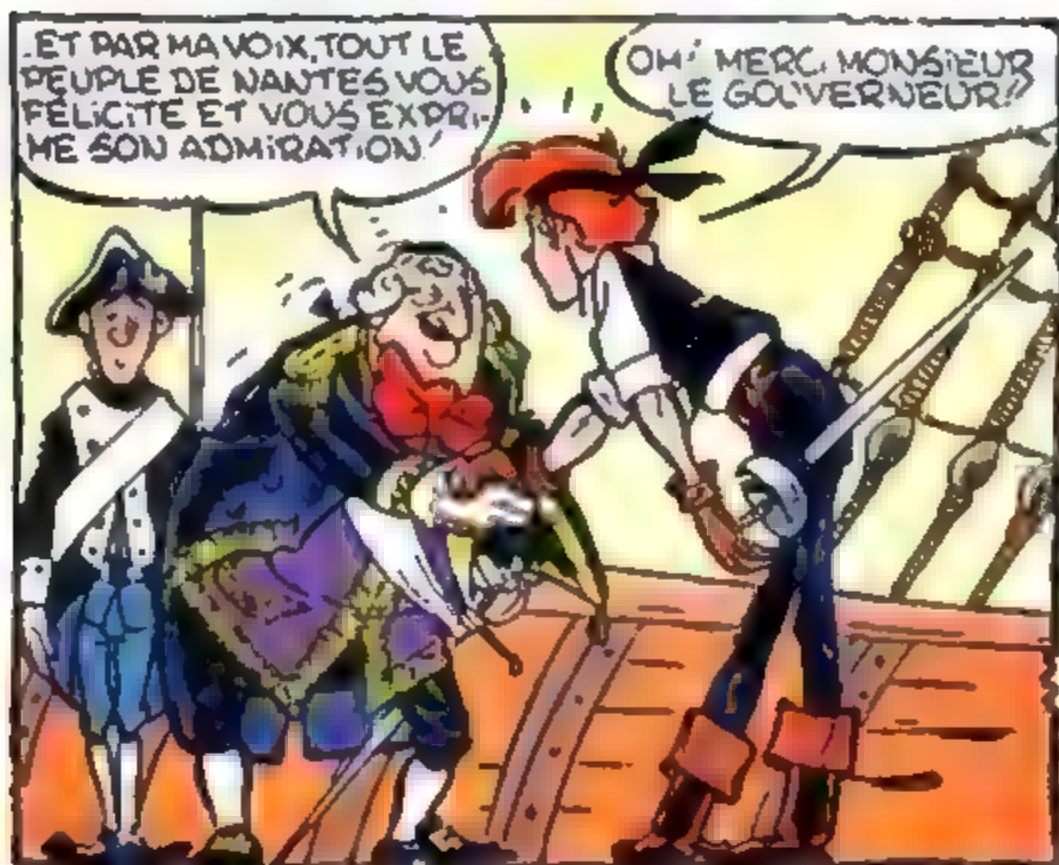
TEXTE
GOSCINNY
PHOTOS
J. GUYOT
DESSINS
Roger Jay

Grâce à l'invention de leur oncle, les jumeaux Pierre et Paul se sont photocosmographiés sur une planète mystérieuse.





Jehan

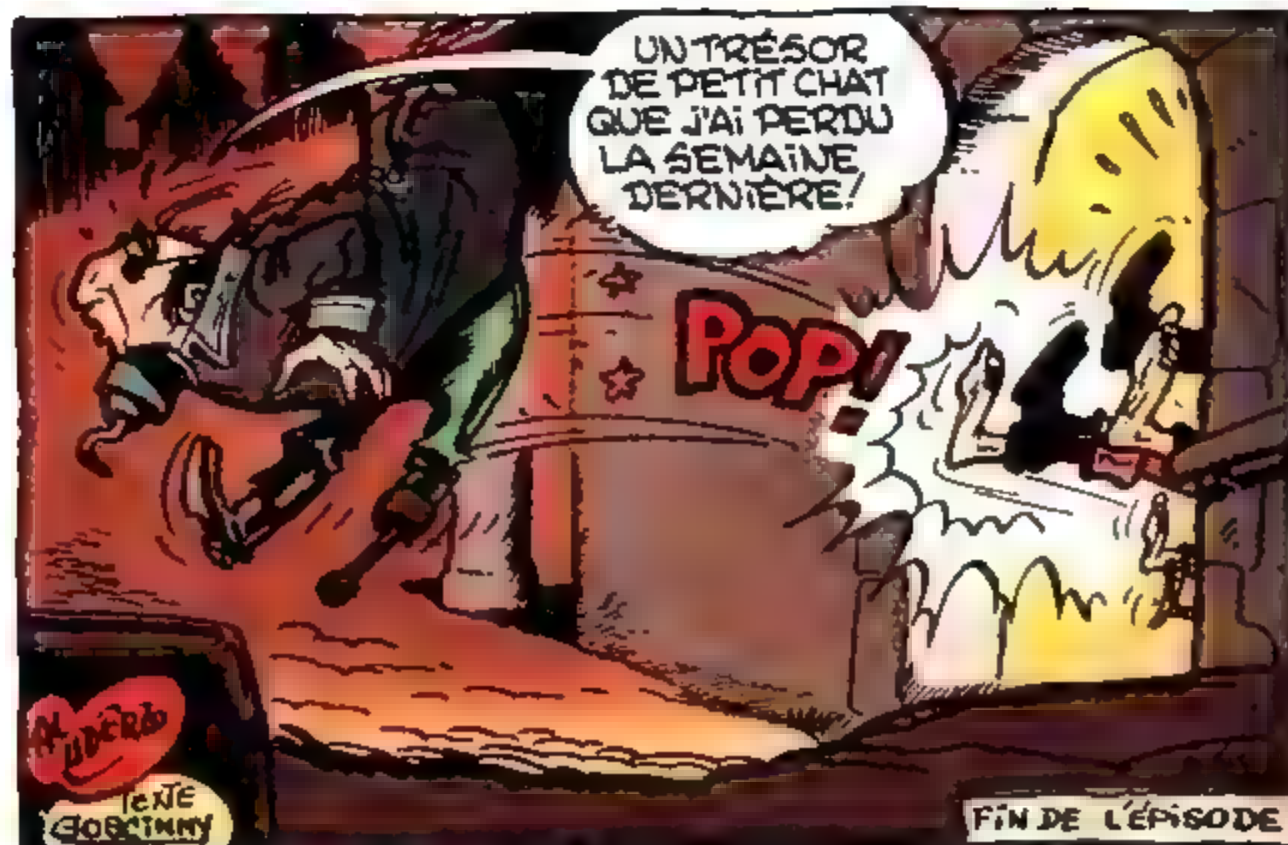
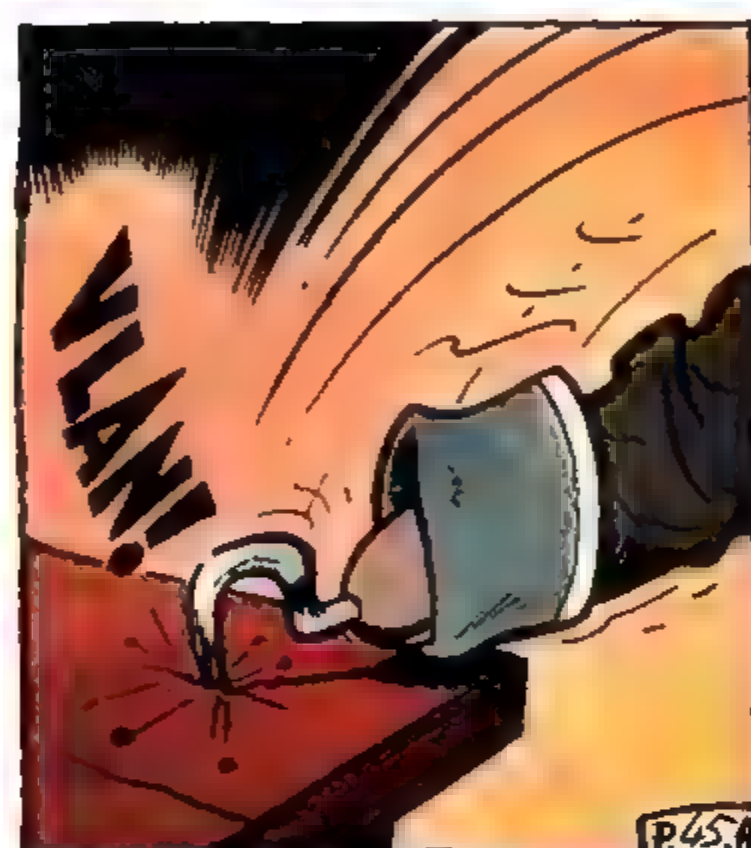


Soupolet

LE CORSAIRE DU ROY



RESUME. — Leausalée cherche un trésor abandonné par le pirate Violet au cœur de l'Océan. Après bien des péripéties, nos amis retrouvent l'île et le fameux trésor et capturent les deux corsaires...



APRÈS CINQ ANS DE CHASSE



*Les écureuils,
garçons qui,
à chercher*

Les écureuils sont six : Jean-Pierre, 17 ans ; Alain, 17 ans également ; Philippe, 15 ans ; Robert, 14 ans ; Dominique, 12 ans et Pierre, 10 ans. Les trois premiers habitent la région parisienne, Robert, Lyon ; Dominique, Clermont-Ferrand et Pierre à l'autre bout de la France, près du port breton de Douarnenez. Ils sont entrés en contact grâce à une petite annonce, il y a déjà cinq ans. Jean-Pierre avait alors 12 ans. Il venait de lire un roman passionnant racontant les aventures de pilliers d'épaves dans la mer des Caraïbes, la « mer des pirates ».

« Je n'irai jamais, pensait-il. C'est beaucoup trop loin. Mais il doit y avoir d'autres trésors à trouver beaucoup plus près, en France peut-être. »

Le lendemain, avec l'autorisation de ses parents, il faisait passer l'annonce suivante dans un grand journal : « Jeune garçon voudrait fonder club pour découverte trésors. » Alain et Philippe lui répondirent. Ils se rencontrèrent et fondèrent le Club des Ecureuils. Depuis, Robert, Dominique et Pierre sont venus les rejoindre.

En cinq ans, les « Ecureuils » ont fouillé les ruines d'une dizaine de vieux châteaux abandonnés où, selon des documents et des légendes, on avait quelque chance de découvrir un trésor dans un souterrain secret.

EN 180 SECONDES

COMMENT OBTENIR UN LIVRET ?

C'est l'opération la plus simple du monde. Il suffit de présenter une pièce d'identité quelconque, de déposer un exemplaire de signature et l'on obtient immédiatement un livret moyennant un versement de 1 NF au moins et de 10 000 NF au plus.



QUI PEUT OBTENIR UN LIVRET ?

Chacun de vous. Il suffit simplement de ne pas être déjà titulaire d'un autre livret, soit d'une caisse d'épargne privée, soit de la caisse d'épargne postale.

En effet, les enfants, garçons ou filles peuvent déposer de l'argent depuis le plus jeune âge. Si un livret est ouvert sous le régime dit « du versement direct », le mineur, à partir de seize ans, peut retirer seul les fonds placés.

ET AVEC 1 N.F.

COMMENT S'OPÈRENT LES VERSEMENTS ?

En espèces, par chèques bancaires, par mandats-poste, par versements ou virements au compte de chèques postaux de la Caisse d'Épargne.

QUELS SONT LES INTERETS ?

Ce sont les plus élevés que vous puissiez toucher à garantie et conditions égales. Ils atteignent 3 %.

ET ENCORE BEAUCOUP D'AUTRES AVANTAGES ?

Simplicité et gratuité des opérations viennent s'ajouter à trois autres qualités des caisses d'épargne et de prévoyance : la sécurité, la disponibilité (tout remboursement s'effectue immédiatement et sans préavis) et la garantie totale de l'État.



Cette page a été réalisée par Publicis



Chaque année, ils partent à l'aventure pendant les vacances d'été. Ils ont acheté un matériel de camping, des cordes, des lampes électriques très puissantes, etc.

L'année dernière, ils sont restés deux mois à proximité du château de Montségur dans l'Ariège. Avant une équipe de spéléologues, dont vous avez suivi les aventures dans « Pilote » (numéro 46), ils ont essayé de découvrir le fabuleux escalier de 3 000 marches décrit par des histo-

AU TRÉSOR, LES ÉCUREUILS ONT TROUVÉ LA BONNE CACHETTE

*une bande de six jeunes
depuis l'enfance, s'amuse
des trésors dans les ruines*

riens du XIII^e siècle qui mènerait à une salle où se trouverait le Graal (un calice taillé dans une émeraude) des chevaliers de la table ronde, et les extraordinaires bijoux que cachèrent avant de mourir les hérétiques cathares.

SE CONSTITUER SOI-MÊME UN TRÉSOR

Comme les spéléologues, les « Écureuils » n'ont rien trouvé. Les cachettes conservent bien leurs trésors. Sans se décourager, les « Écureuils » continueront mais, en grandissant, ils ont compris aussi que l'on pouvait très bien se constituer soi-même un petit trésor. Jean-Pierre, le chef, a décidé que chaque écureuil prélèverait la moitié de son argent de poche pour le déposer dans une caisse d'épargne et de prévoyance.

Jean-Pierre n'a d'ailleurs fait que suivre l'exemple de millions de Français. En 1961, trois Français sur cinq ont un livret, c'est-à-dire que 14 millions de Jean-Pierre, Alain ou Catherine de tout âge sont clients des caisses d'épargne et de prévoyance, dont plus de 5 800 guichets fonctionnent à travers la France avec la garantie de l'État.

Il y a bien sûr beaucoup d'enfants ou de jeunes gens qui possèdent un livret, mais c'est la population active de notre pays (de 21 à 60 ans) qui représente la majorité des comptes. Les jeunes, eux, ne représentent que 22 % des épargnants.

Comme vous êtes curieux, nous allons répondre aux questions que vous vous posez depuis que vous avez peut-être vous aussi l'intention de devenir titulaire d'un livret de caisse d'épargne.

Les caisses d'épargne et de prévoyance existent depuis cent cinquante ans. Les fonds qui leur sont confiés ne dorment pas. Ils sont confiés à l'État ou aux entreprises qu'il contrôle. Ainsi, les épargnants ont aidé à construire la nouvelle aérogare d'Orly, le canal de Donzère-Mondragon, le barrage de Serre-Ponçon, etc.

C'est à l'époque des étrennes en décembre et en janvier, et pendant la période des vacances, en juillet et en août que les dépôts de fonds dans les caisses d'épargne et de prévoyance sont les plus importants.

En 1960, les sommes déposées dans les caisses d'épargne et de prévoyance atteignaient 1 740 milliards de francs anciens répartis sur 14 567 738 livrets, ce qui correspond à 119 462 francs par épargnant.

Parmi les clients des caisses d'épargne et de prévoyance les hommes sont plus nombreux que les femmes.

L'écureuil a été choisi comme symbole des caisses d'épargne et de prévoyance pour ses vertus d'économie.

DES ÉCUREUILS QUI DEVIENNENT CASTORS

Plus tard, les écureuils, lorsqu'ils seront grands, pourront jouer aux castors. Le castor, vous le savez, est un petit animal de rivière qui construit lui-même sa tanière. Jean-Pierre et Philippe, lorsqu'ils auront la responsabilité d'une famille, pourront avoir de grandes facilités pour se faire bâtir une maison. Contre un premier versement de 200 NF, ils pourront au bout de dix-huit mois : 1° Se procurer une partie du montant des travaux ; 2° Se faire accorder en priorité le prêt du Crédit Foncier.

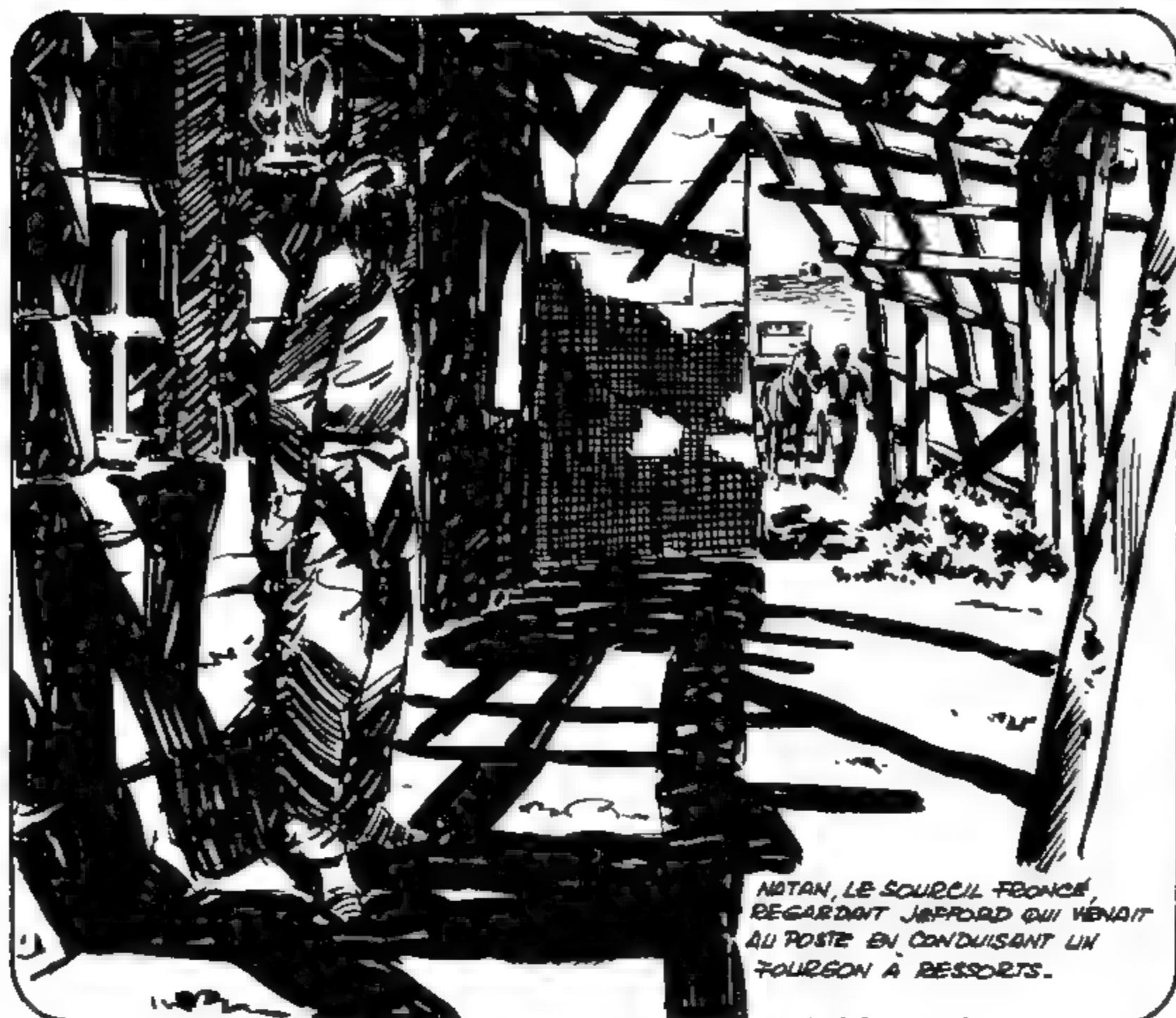
Vous aussi, bien sûr, vous rêvez de coffres de corsaire qui recèlent des bijoux extraordinaires et de lourdes pièces d'or. A cent mètres de chez vous, il y a sûrement une agence de caisse d'épargne et de prévoyance qui vous permettra de réaliser votre propre trésor. Demandez à vos parents : ils seront sûrement d'accord.



COCHISE

RESUME. — Cochise blessé est amené chez le surveillant Jefford.

ADAPTÉ PAR LUCIEN NORTIER DU FILM DE LA 20TH CENTURY FOX TV INTERNATIONAL, "LA FLÈCHE BRISÉE"



NATAN, LE SOURCIL FRONCÉ, REGARDANT JEFFORD QUI VENAIT AU POSTE EN CONDUISANT UN FOURGON A RESSORTS.



JEFFORD ENTRA SANS PARLER...



POURQUOI LE FOURGON SURVEILLANT ?

LE DOCTEUR VEUT EMmener COCHISE A FORT-BOWIE.

J'AI AMENÉ COCHISE ICI, ET JE NE VEUX PAS QU'IL SOIT PRIS PAR LES SOLDATS AUX JAQUETTES BLEUES.



ILS NE LUI FEROnt PAS DE MAL, NATAN. A L'HOPITAL, ILS ONT BEAUCOUP DE REMÈDES. IL LEUR EST POSSIBLE DE LE GUÉRIR POUR QU'IL PUISSE A NOUVEAU MONTER A CHEVAL ET CHASSER COMME AUTREFOIS.



LES CHIRICAHUAS NE L'ADMETTENT PAS.

C'EST LA QUE TON AIDE VA ÊTRE PRÉCIEUSE, NATAN...



VA... DIS LEUR QU'IL NE SERA PAS TANT DE MAL A COCHISE. IL REVENDRA EN BONNE SANTÉ.



LE VISAGE DE L'APACHE S'ADOUcit.

JE FERA CE QUE JE POURRAI...



ILS ENTRÈRENT DANS LA CHAMBRE... LUI AS-TU DIT ?

J'AI PENSÉ QU'IL VALAIT MIEUX TE LAISSER CELA A TOI, JEFFORD. IL T'ÉCOUTERA MIEUX QUE MOI...



COCHISE AVAIT OUVERT LES YEUX. IL SOURIT A JEFFORD.

MON FRÈRE...



IL VEUX T'EMMENER A L'HOPITAL DE FORT-BOWIE.

NON. JE NE PEUX LAISSER MON PEUPLE. JE N'IRAI PAS.



C'EST NATAN QUI T'A AMENÉ ICI. IL T'A SAUVÉ LA VIE, ET ENSUITE, C'EST LE DOCTEUR FARZEL ET SA MÉDECINE QUI T'ONT SOIGNÉ...



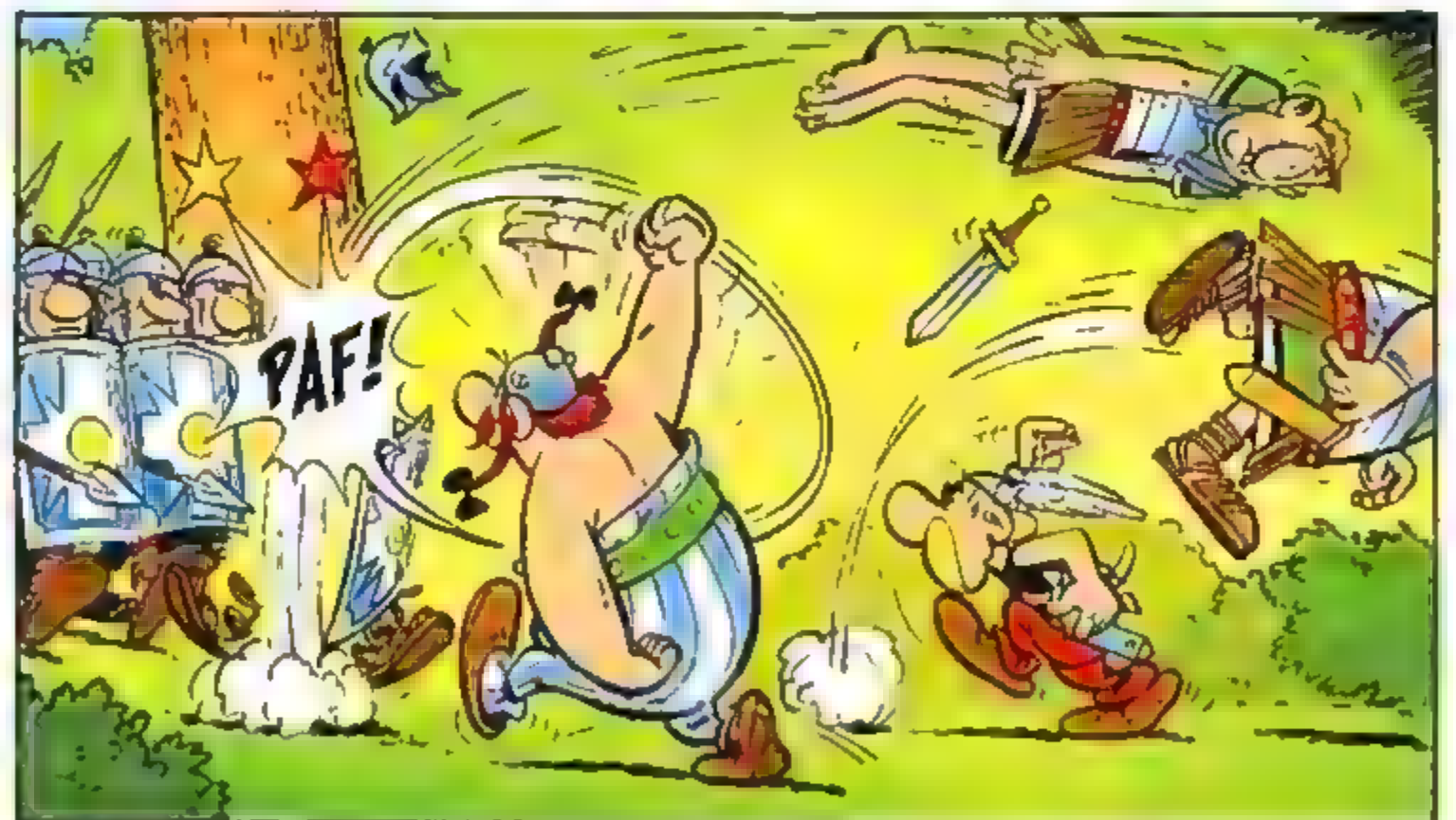
COCHISE REGARDA LE DOCTEUR EN UNIFORME.

IL ME RESTE ENCORE BEAUCOUP À FAIRE POUR TOI... MAIS JE NE PEUX PAS LE FAIRE ICI...

Astérix et les Goths

dessins: UDERZO texte: GOSCINNY

RESUME. — Les Goths capturent le druide Panoramax pour préparer l'invasion de la Gaule et de Rome avec l'aide de sa potion magique qui donne une force surhumaine. Astérix et Obélix le recherchent.





LE JEU

**de l'homme
des vœux**

L'Homme des Vœux vous propose trois informations. Une seule est vraie, les deux autres sont entièrement sorties de son imagination. Laquelle de ces informations est authentique ?

● ESPAGNE

La rubrique des horoscopes est interdite dans les quotidiens espagnols.

Les statistiques démontrent en effet que trop de lecteurs suivaient les conseils formulés. De ce fait, des milliers de Gêmeaux, de Versaux ou de Poissons perdaient toute faculté d'entreprise, les jours où la prévision astrologique leur était défavorable.

Cet état d'esprit s'est avéré nuisible à la production nationale.

● LA HAYE

Un problème de droit se pose pour la Cour internationale qui siège à La Haye.

Voici les faits : la colline frontalière de Ver-spacken, par suite d'un glissement de terrain, a versé une partie de ses terres et de sa culture de sous-sol dans le pays étranger qui lui est mitoven.

A qui appartiennent les betteraves et les pommes de terre qui ont ainsi passé naturellement la frontière belgo-hollandaise ? Telle est la question à laquelle les juges répondront.

● AMÉRIQUE

Un procédé ingénieux rend impossible les falsifications des chèques par gommage ou grattage.

Les nouvelles formules bancaires laissent apparaître en cas d'effaçage des inscriptions portées, le mot « STOP ».

N'oubliez pas d'écouter tous les jours, à 12 h. 27, sur Radio-Luxembourg la célèbre émission de « L'Homme des Vœux ».

VOUS RETROUVerez

● L'équipe Pierre Bellemere-Jean-Paul Rodard, dans leur émission CARNET DE BAL, tous les dimanches, à 20 h 40, sur les ondes de Radio-Luxembourg.

• Votre ami Marcel Fort, tous les lundis, à 20 h 15, sur les ondes de Radio-Luxembourg et Radio Monte-Carlo au **CROCHET RADIOPHONIQUE** et tous les mercredis (à 20 h 20 sur Radio-Luxembourg et à 21 heures sur Radio-Monte-Carlo) dans le fameux **QUITTE OU DOUBLE**.

● Pierre Bellemare qui vous fera vivre une enquête inédite de l'inspecteur **ROBILLARD**, tous les jeudis dans votre émission **PILOTE**, de 13 h 30 à 14 h 30 sur Radio-Canada.

Les enquêtes de l'inspecteur ROBILLARD

Le métier d'inspecteur n'est pas de tout repos : toujours sur la brèche, même en vacances. Aussi, est-ce de fort mauvaise humeur



● Robillard obligé de rester à Paris, décide de faire la chasse aux chauffards. Il se poste sur l'autoroute.



● Un à un, l'inspecteur Robillard regarde les accessoires, les freins, l'éclairage. Tout semble en ordre.



**qu'il accomplit aujourd'hui sa tâche. Pardon-
nons-lui, une fois encore, si ses conclusions ne
sont pas tout à fait conformes avec la logique.**



● Après quelques instants d'attente, un client consent enfin à troubler le calme de cette soirée.



● Puisqu'il y est, l'inspecteur décide de ne rien laisser au hasard et poursuit scrupuleusement l'examen.

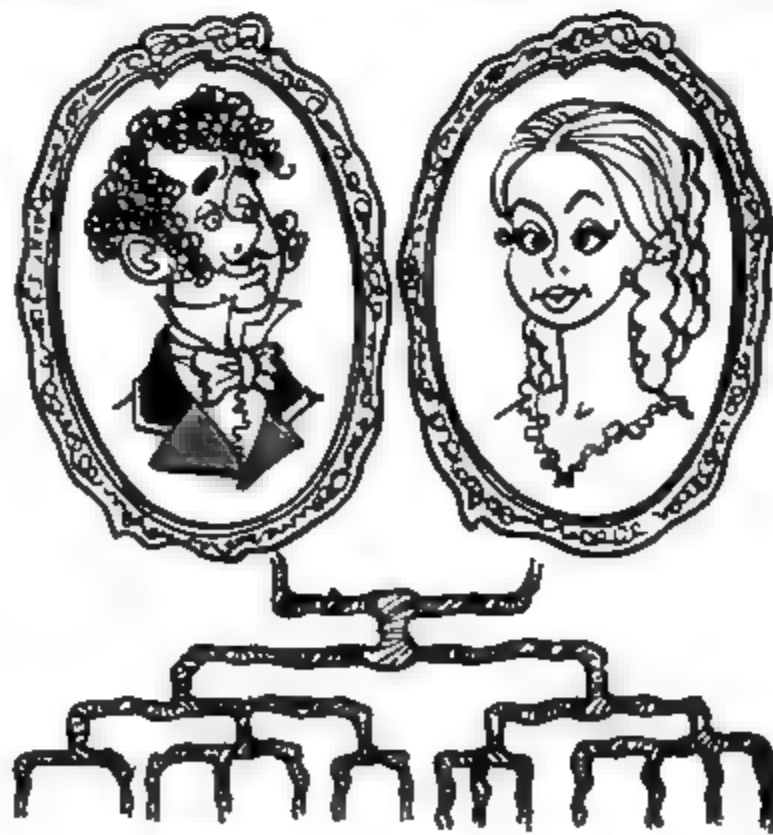
PAS D'ACCORD, INSPECTEUR ROBILLARD !

Ce cyclomotoriste est pourtant en infraction, en dépit de toutes les apparences.

L'ARBRE GÉNÉALOGIQUE

ILS sont charmants, n'est-ce pas, dans leur cadre, M. de Petitpont et son épouse.

Vous les avez bien examinés ? Parfait. Maintenant, regardez au-dessous cette galerie de jeunes gens et dénombrez combien d'entre eux sont des descendants de l'aimable couple.



Pour désigner avec certitude un descendant, celui-ci doit posséder au moins une particularité de M. de Petitpont et une particularité de Mme de Petitpont. Les particularités étant obligatoirement :

- les sourcils ● les yeux ● le nez ● la bouche ● les oreilles.



LISEZ A L'ENVERS
LA SOLUTION DES JEUX

Il y a 4 descendants (le 4° : mort de
poux, le 5° : yeux et sourcils, le 6°
mort et sourcils, le 10° : mort et sourcils).

L'ALBANE GENEALOGIQUE



JEAN BART

Portrait peu connu de Jean Bart

Né à Dunkerque en 1651, Jean Barth ou Jean Bart, était fils d'un simple pêcheur. Il servit d'abord dans la marine hollandaise, jusqu'au moment où la guerre éclata entre la Hollande et la France. Il revint alors dans son pays, où il se distingua dans la guerre de course. Ses exploits le firent distinguer par Colbert, puis par le fils de celui-ci, le marquis de Seignelay. Il entra alors dans la marine militaire royale.

En 1691, il fut nommé chef d'escadre. Après les hauts faits qui ont fait sa grande renommée, la paix de Ryswick, en 1697, fit rentrer dans son glorieux repos cet homme héroïque, qui mourut dans son lit, à 51 ans, d'une pleurésie, en 1702.



Plan de la rade du Breakwater et des atterrages de Plymouth. a) Docks de Plymouth. b) Arsenal.



Fin du combat du 22 mai 1689. On voit entre les deux vaisseaux anglais les deux bâtiments français rasés.

Texte de J. DESTOUR

Dessins de PASCAL

UNE AVENTURE DE *Jean Bart* prisonnier des Anglais

Jusqu'au milieu du règne de Louis XIV, la guerre à pied était soumise à l'autorité exclusive du Roi. La guerre sur l'eau n'était qu'en partie, "chose royale". Le grand Ministre du Commerce, Colbert, qui était également chargé de l'organisation de la Marine Royale de France, comprit qu'il fallait réunir sous le pavillon fleurdelisé les meilleurs marins et, tout naturellement, il pensa aux corsaires. C'est ainsi que Jean Bart rallia la Marine Nationale de guerre.

Le 1^{er} août 1686, Colbert décerne à Jean Bart un brevet de « capitaine de haut bord ». Cependant, la Ligue d'Augsbourg détermine la rentrée en action des corsaires. Trois frégates sont sous les ordres de Jean Bart : les Hollandais n'ont qu'à bien se tenir et les Anglais feraient bien de se méfier. D'autant qu'une équipe va se former. Deux hommes, deux marins, deux chefs, deux héros, très dissemblables en apparence, mais pas en bravoure, ni en métier, Jean Bart et Claude de Forbin se rencontrent et une très belle aventure commence.



CLAUDE, chevalier de Forbin

Né à Gardanne, près d'Aix-en-Provence, Claude de Forbin, au contraire de Jean Bart, était issu d'une très noble famille. Portant beau, fier, méridional de surcroît, c'est-à-dire un peu hâbleur, mais d'une grande classe et d'un courage à toute épreuve allant jusqu'à la témérité. On a beaucoup médité de Claude de Forbin. Ce fut un des héros de la Marine Française.

Il fut en Amérique avec d'Estrees, à Alger avec Duquesne et, en 1686, ambassadeur de France auprès du roi de Siam.

Marin dans l'âme, il travailla avec Jean Bart dans la lutte contre la marine anglaise. Bien que noble, il se soumit aux ordres du Dunkerquois, avec qui il fit une équipe remarquable. Il mourut en 1733.



Mai 1687. Un convoi d'une vingtaine de navires se dirige vers Brest, escorté de la Frégate « Les Jeux », commandant Jean Bart, et de la « Raillieuse », commandant Forbin. Au large de l'île de Wight, paraissent le « Non Such » et un autre navire anglais, tous deux armés jusqu'aux mâts.



Jean Bart et Forbin comptent quarante canons ; les Anglais en ont quatre-vingt-douze. C'est folie ! Trois navires amuseront l'un des Anglais : « Les Jeux » et la « Raillieuse » attaqueront le « Non Such » et le reste du convoi filera, toutes voiles dehors. L'abordage échoue une première fois...



Les deux Français reviennent à la charge. Le « Sans Pareil » riposte. Mais, les trois navires marchands, au lieu de retenir le deuxième anglais, se sont sauvés et l'ennemi, libéré, sans chercher à les poursuivre, attaque les frégates françaises. Nos équipages luttent à un contre dix pendant trois heures.



Jean Bart est blessé, la « Raillieuse » est touchée six fois. La poudre manque. Les deux frégates françaises sont rasées. Il faut s'arrêter. Les Anglais ne demandent que cela ; ils ont tellement souffert qu'ils sont incapables de poursuivre le convoi qui disparaît maintenant à l'horizon. « Cessez le feu ! »



Jean Bart et Forbin passent avec une poignée d'hommes à bord du « Non-Such ». Ils y sont reçus respectueusement par Bob Smolt, un sous-officier, le seul gradé anglais encore vivant, tout ébloui d'orgueil en apprenant qu'il a capturé Jean Bart. Bob Smolt est plein d'attention pour son prisonnier.



On crut que Jean Bart, le corsaire, avait été tué. Lorsqu'on sut qu'il était prisonnier, Louis XIV ordonna de tout entreprendre pour l'échanger... « Travailler à l'échange des sieurs Bart et chevalier de Forbin, mais surtout du sieur Bart... », écrivait le marquis de Seignelay, ministre de la Marine.



Pendant ce temps, nos héros sont à Plymouth, solidement enfermés. Il y a là Bart, la tête bandée, qui fume sa pipe. Forbin, blessé et fiévreux et le gros second de Forbin, affamé. Ils sont relativement bien traités (une telle prise !). Jean Bart et Claude de Forbin contemplent les barreaux des croisées.



Ils sont blessés. On laisse le chirurgien pénétrer jusqu'à eux. Un plan d'évasion se dessine. Dans un paquet d'ouate, le chirurgien introduit une lime. Un cousin ostendais de Jean Bart, en apparence allié aux Anglais, s'occupe en ville des moindres détails. Et puis, il y a aussi les deux mousses dunkerquois.



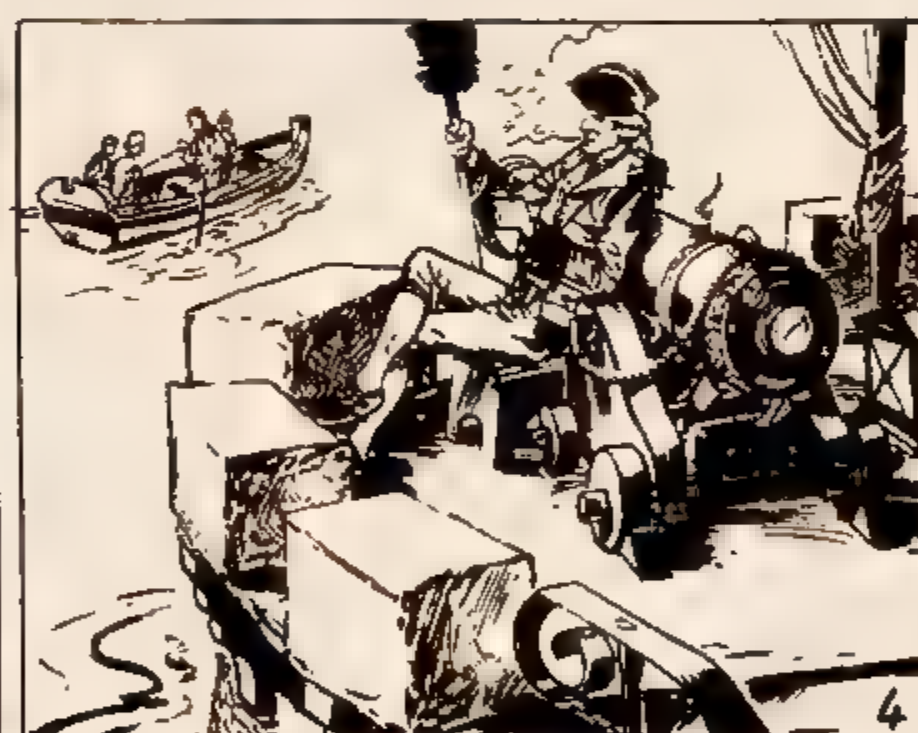
Les deux gosses circulent à leur gré, afin d'aller acheter de la nourriture à leurs chefs (les prisonniers d'importance avaient ce privilège). Les mousses font la liaison permanente entre le chirurgien, le cousin et les captifs. Ils fouinent, observent, cherchent, vont et viennent et, un jour, trouvent.



Ils trouvent un matelot, ivre mort dans son embarcation. Délicatement, ils prennent le roufleur et l'emmenent dans un lieu tranquille. Le cousin apporte une boussole, de la bière, du pain, du cervelas et deux avirons, qui sont cachés dans le bateau. Le soir du 12 juin, tout est prêt pour la fuite.



Dès la nuit tombée, la lime termine son travail, les barreaux sont descclés. Jean Bart et Forbin, seuls, peuvent sortir ; le second de la « Raillieuse », trop gros pour passer, se met à dialoguer tout seul pour tromper les gardiens, faisant croire que les autres sont toujours là. L'opération réussit parfaitement.



L'Ostendais amène les fugitifs jusqu'au bateau. Bart et Forbin, le chirurgien et les deux mousses s'embarquent, fous de joie. Devant la passe, une sentinelle les interpelle. Bart répond en bon anglais : « Pécheurs », et ils s'en vont tranquillement. « Cap sur la France !... On rentre chez nous. »



Quarante-huit heures plus tard, un pêcheur de Saint-Malo aperçoit une chaloupe et voit les évadés. Jean Bart est au grand aviron, les mousses au petit et Forbin tient la barre. « Français ? » — « Oui, venant d'Angleterre. » — « Je vais vous remorquer ! » — « Pas la peine, la terre est en vue ! »



A Erquy, après 50 heures de voyage sans repos, les fugitifs accostent. C'est ensuite Dinard et Saint-Malo, gagnés à pied. Il est reconnu, lui, le Dunkerquois ; la réception est triomphale. Jean Bart se repose quelques jours, puis il regagne Dunkerque, qui n'en croit pas ses yeux. Forbin regagne Paris.



Et lorsque Claude Forbin pénètre chez M. de Seignelay. « Mais d'où venez-vous ? » s'écrit le ministre. « D'Angleterre, monseigneur ! » — Mais par où êtes-vous passé ? — « Par la fenêtre, pour vous servir. » Le jour même, deux brevets de capitaine de vaisseau de la marine royale sont signés.



Fanfou

A TENU SES PROMESSES!

VOICI LES PREMIERS GAGNANTS DE SA
**GRANDE COURSE
DU CENTENAIRE**

TERMINEE LE 31 MAI 1961

LES 2 PREMIERS PRIX :
UN CHEQUE DE 1 500 NF CHACUN
DU 3^e AU 6^e PRIX : UNE MOBYLETTE « SUPER »
DU 7^e AU 14^e PRIX : UN POSTE TRANSISTOR PHILIPS
DU 15^e AU 20^e PRIX : UN ELECTROPHONE PHILIPS
DU 21^e AU 40^e PRIX : UN TOURNE-DISQUES PHILIPS
(Voir « Pilote » n° 88.)

DU 41^e AU 70^e PRIX : UN APPAREIL PHOTO « BROWNIE FLASH »

Mlle CAVAGNON Claudie,
Faverges (Hte-Savoie).
Sœur Jeanne, collège Compestel,
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
Mme BERNARDIN Michèle,
Moursac (Charente-Maritime).
M. CORSON Michel,
Pluzenet (Côtes-du-Nord).
Mlle PEROT Noëlle,
Létraz-Servier (Hte-Savoie).
M. FAURITE Jean-François,
Lyon (Rhône).
Mlle EVRARD Bertine,
Meyvère (Hte-Savoie).
M. ROUYERON Francis,
Objet (Corrèze).
Mme ARMAND,
Lorient (Morbihan).
Mlle NOVEL Irène,
Bras par Bélay (Ain).
Mme BOUDAUX Gérard,
Fittillies (Isère).
M. TALLEC Jean,
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
M. PIERRE Alain,
Paris (Seine).
M. CARCO Jean-Michel,
Marsat (Isère).
Mme MOREAU Nadée,
Boussac (Gard).

Mlle GAUTIER Madeleine,
Choisy-Porain (Hte-et-Vienne).
Mlle TRIPETTE Alice,
Paris (Seine).
M. CORSON Daniel,
Pluzenet (Côtes-du-Nord).
M. CASTILLON Jean,
Pont-de-Beauvoisin (Isère).
M. LE TALLEC Daniel,
Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire).
M. POITOU Pierre,
Issy-les-Moulineaux (Seine).
Mlle CAPECCHI Liliane,
Jonzac (Charente-Maritime).
INSTITUTION NOTRE-DAME,
L'Isle-Adam (Seine-et-Oise).
M. CUNIASSE Christian,
Rousillon (Isère).
M. VOISIN Bernard,
Juvac (Charente).
Mlle MERCIER Christiane,
Lyon (Rhône).
Sœur Monique du SAUVEUR,
Poitiers (Vienne).
Mlle LEFORT Madeleine,
Canty (Somme).
Sœur Monique du SAUVEUR,
Poitiers (Vienne).
Mlle PIERRE Annie,
Paris (Seine).

DU 71^e AU 101^e PRIX : UN JEU DE PING-PONG

M. RAULT, économiste,
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
Mlle RASCOL Marie-Louise,
Maurébas (Hérault).
Mlle DOUILLET Lucienne,
La Frette (Isère).
Mlle BOUSSARD Marie,
Lyon (Rhône).
Mlle DE LORENZI Gilberte,
Lyon (Rhône).
Mlle LE TALLEC Y.,
Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire).
M. FUZIER Pierre,
La Frette (Isère).
M. ROUME Alain,
Béziers (Hérault).
M. le chanoine RADENAC,
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
Mlle BLANC Georgette,
Chaudin (Isère).
M. LAFIN Gérard,
Annecy (Hte-Savoie).
M. LAMOUILLIE Jean-François,
Cruz-Gorrier (Hte-Savoie).
Mlle GALLE Andrée,
Rennes (Hte-et-Vilaine).
M. GAI Serge,
Madame-Ville (Savoie).
Mlle BONSANG Eveline,
Esras (Indre-et-Loire).
Mlle GADIA Gisèle,
Alteves par Tarnac (B.-du-Rhône).

Sœur Marie Florent,
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
Mlle MERMER Josephine,
Chamonix (Hte-Savoie).
Sœur Jeanne, collège de
Rostrenen (Côtes-du-Nord).
Mlle LOUIS Danièle,
Sablanceaux par Nemours (Cte-Mme).
M. BONNET,
Graveson (B.-du-Rhône).
M. CARADEC Louis,
Larmor-Baden (Morbihan).
Mlle COUVRAND Georgette,
Nantes (Loire-Atlantique).
Mlle ANSELMETTO M.-Claire,
Chimila (Isère).
Mlle BLONDIN Suzanne,
Entre-deux-Guiers (Isère).
M. ROUYERON Marc,
Objet (Corrèze).
Mlle BINET Hélène,
Ternac (B.-du-Rhône).
M. ALLIE Pierre,
Béziers (Hérault).
Mme CHEVALLIER Alice,
La Frette (Isère).
M. DE LORENZI Jean-Paul,
Lyon (Rhône).
Mlle LOUYET Annie,
Paris (Seine).
Mlle SAUVAGE Edith et V.,
Orbigny ou Mont p. Langres (Hte-Marne).
etc., etc. (500 prix magnifiques).

GAGNEZ vous aussi, en participant dès aujourd'hui à la COURSE FANFOU 1961-1962, dotée de prix plus beaux encore (1^{er} Prix : une Vespa 400) en dégustant les délicieuses

CRÈMES DE GRUYÈRE



ATTENTION LES AMIS ! BIENTOT DANS VOTRE VILLE LE GRAND CIRQUE DE FRANCE ET DE RADIO-LUXEMBOURG

Cette semaine, les amis, c'est peut-être dans VOTRE ville que passera le GRAND CIRQUE DE FRANCE DE RADIO-LUXEMBOURG. Vous y assisterez à un programme de grande classe : Philippe Gruss et ses panthères, une magnifique cavalerie, les célèbres sauteurs hongrois, ainsi que de nombreux autres numéros inédits...

Enfin, votre ami Marcel Fort vous présentera, en alternance avec Lucien Jeunesse et François Chatalard, les célèbres émissions : le Crochet radiophonique et le Quitte ou Double.

**SUR PRESENTATION
DE VOTRE « CARNET DE BORD »**

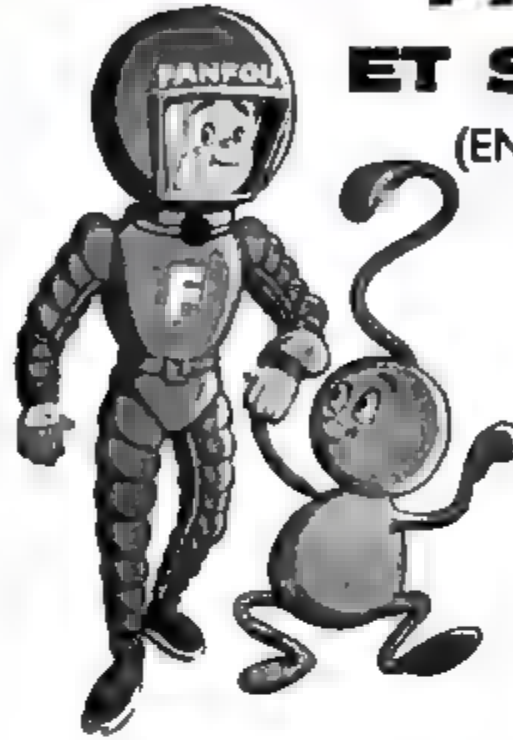
UNE REPRESENTATION GRATUITE
AU GRAND CIRQUE DE FRANCE

ATTENTION : Nous recommandons aux détenteurs de Carnets de Bord de RETIRER LEURS BILLETS AU CONTROLE, dans les trois heures qui précèdent la représentation à laquelle ils désirent assister : ceci afin d'éviter l'affluence des derniers moments.

LE GRAND CIRQUE DE FRANCE sera en Belgique : le mardi 18 juillet à SAINT-NICOLAS ; le mercredi 19 juillet, à SOIGNIES ; les jeudi 20, vendredi 21, samedi 22, dimanche 23 et lundi 24 juillet, à BRUXELLES-IXELLES, et le mardi 25 juillet à DINANT.

FANFOU ET SON AMI TOTO!

(EN LATEX ARMÉ)



Les lecteurs de « Pilote » connaissent bien Fanfou et son compagnon Toto, les héros des crèmes de gruyère Entremont. Fanfou est en costume d'astronome.

Vous pourrez vous amuser à leur faire prendre toutes les attitudes que vous désirez. Vous pourrez également enlever et remettre le casque de Fanfou qui est amovible.

Fanfou et Toto (inséparables) sont en vente, au prix de 9,95 NF, à la Société Nouvelle d'Exploitation du journal « Pilote », 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). C.C.P. 13-807-73 Paris.

NOS PETITES ANNONCES

NOS PETITES ANNONCES SONT LES MOINS CHERES DE FRANCE ! Elles ne coûtent, en effet, que 1 NF la ligne de 40 lettres ou espaces. Réduction de 50 % pour les détenteurs du Carnet de Bord.

ATTENTION ! En aucun cas, notre journal ne transmettra les réponses ; il convient donc d'indiquer clairement dans chaque annonce l'adresse où l'on désire les recevoir.

Nous avons prévu pour vous quatre rubriques : échanges, achats et ventes, demandes de correspondants, coin des parents. Toute correspondance doit être adressée à « Petites Annonces, Journal & Pilote », 31, rue du Louvre, Paris-2^e.

VENTE

V. « Pilotes » 1 à 72 25 NF et albums Noumauche n° 1, 2, 5, 7, 9, 15 à 17, 25 à 27, 10 NF. M. F. BOURRET, 242, av. G.-Clemenceau, NANTERRE.

Vds lot rails HO. VB. 3 cond. 200 NF, val. 500 NF 9 aiguil. électro 11 NF p. val. 27 NF. MITTON, à LE LYS (Oise).

Vends accordéon état neuf touche boutons. PIERRE Gilles, 16, r. Jean-Lefèvre, LONGUYON (Mourthe-et-Moselle).

V. très belle occasion état neuf accordéon « Haugain Frères » blanc nacré 80 boutons, 120 basses, 4 registres. RIDARD, à NANTEUIL-LE-HAUDOIN (Oise).

Vends vélo parf. état pour garç. 8/12 ans, 80 NF. « Pilote » n° 1 à 80, 0,50 NF pièce, beau train mécanique, loco, ite. neuve + wag. en parf. état + rails (droits, courbes, aiguil., viaduc), 120 NF. DOUESNARD, 23, rue Lebrun, CHERBOURG (Manche).

V. 1 loco. vapeur, 1 loco. électr., 2 wag., voyag., 6 wag. march., 2 aig., 2 crois. + 10 m. voies (courbes et droites) pour 100 NF. Et nf + gare, quais, poste aig. signaux acc. div. GUIDET, J.-Cl., 4, av. Gambetta, à POMPEY (M.-M.).

V. projecteur 9 mm 1/2. Etat neuf. V. 2 disques classiques 30 cm, 25 cm. Ecrire GASNIER, 73, rue du 4-Septembre, THOMERY (S.-et-M.).

V. « Pilote » 34 à 79 25 NF. S'adresser A. MOUSSEAU, 63, rue des Trois-Frères, PARIS-18^e.

Envoyez dix bons semblables à celui qui figure dans l'angle de cette page, et dont les numéros se suivent en y joignant une enveloppe timbrée portant votre adresse. Adressez, enfin, le tout à « Carnet de bord » de « Pilote », 30, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

Pilote

Éditeur : DARGAUD S.A.
31, rue du Louvre
PARIS-2^e

Tél. : CENTRAL 67-80

Directeur : Jean HERRARD
Rédacteur en chef : Denis LEFÈVRE-TOUSSAINT
Conseil de rédaction :
R. JOLY, R. GOSCHNY, J.-M. CHARLIER

ABONNEMENTS

France et Colonies françaises	Étranger (mail : Bonalux et Suisse)
12 mois 37 NF	45 NF
6 mois 19 NF	23 NF
3 mois 10 NF	12 NF

C.C.P. Paris 2375-25

★
BENELUX : Éditions de Lombard
1 à 7, Avenue P.H. Speck, Bruxelles

ABONNEMENTS

1 an	416 FB.
6 mois	216 FB.

C.C.P. 1.989-16

★ SUISSE :

Service de Propagande :
Unité S.A.R.L.
14bis, Place St-François

ABONNEMENTS

1 an	36 FS.
6 mois	20 FS.

Tél. : 22-28-81 — C. C. P. 11-225-87

★ CANADA-PÉRIODICA

CANADA-PÉRIODIC	
ABONNEMENTS	
1 an	9 Dollars
6 mois	5 Dollars

ABONNÉS

Pour tout changement d'adresse, envoyer le dernier bande d'abonnement, accompagné d'un timbre à 0,50 NF.

La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés. Les manuscrits non utilisés ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE,
30, rue Notre-Dame-des-Victoires,
Paris (2^e).
CENTRAL 12-75, 13-38, 14-99.

BREVET DE
PILOTE



ÇA VA BOUILLIR

PAR SAINT-JULIEN

RESUME. — Zappy Max suit la piste du Tonneau Pour amener von Straffenberg à se découvrir, le reporter doit servir d'appât. L'opération permet d'arrêter quelques hommes de main du Tonneau. Sous de nouveaux déguisements, nos amis méconnaissables, repartent sur une nouvelle piste...



D'après l'émission « Ça va bouillir » (© Programmes de France). Chaque jour sur Radio-Luxembourg à 12 h 52.

(A suivre.)

Directeur de Publication : G. DARGAUD - Comité de Direction : G. DARGAUD, M. VENET, N. GOIJON, P. PEIGNÉ, Administrateurs. - Loi N° 49-956 du 16-7-1949 sur les publications destinées à la jeunesse
Dépôt légal 3^e trim. 1961. - Éditeur N° 26 - Imprimeur N° C 219 - Imprimerie GEORGES LANG, 11, rue Curial, Paris-19^e - JUIN 1961.

Et chaque Semaine

livré **Pilote**

LE GRAND MAGAZINE DES JEUNES

32 grandes pages, des histoires dessinées passionnantes, des grands reportages exclusifs, des pilotoramas, tous les événements sportifs et d'actualité.

EN VENTE, LE JEUDI...



CHEZ VOTRE LIBRAIRE

Vous trouverez les magnifiques albums PILOTE :

ASTERIX LE GAULOIS

LE DEMON DES CARAIBES

L'ECOLE DES AIGLES

PRIX DE VENTE 5,50 N.F.

THOMAS
60